1913 ★ UN CUARTO DE SIGLO AL SERVICIO DEL PUEBLO ARGENTINO ★ 1938

CRITICA

Buenos Aires, Septiembre 29 de 1938

25 años de AUTO • MOTO • CICLO

DIOS ME PUSO SOBRE VUESTRA CIUDAD COMO A UN TÁBANO SOBRE UN NOBLE CABALLO PARA PICARLO Y TENERLO DESPIERTO. (SÓCRATES)

RITMO DE VIDA DEL AUTOMOVIL



POR PEDRO FIORE

UNA de las semejanzas que más se ajustan a nuestro ritmo de vida — en este andar rápido de nuestro periodismo — nos brinda el automóvil en su evolución constante, segura, rítmica, de ese ritmo que parece creado en la vida de los hombres y de las cosas para arrollar, sin temores, a cuantos obstáculos encuentre en su ruta.

Así, como el andar del automóvil, hizo CRITICA en 25 años el mismo camino en su huella, aplanándola, asfaltándola, convirtiéndola en una cinta lisa, sobre la cual puso sus máquinas, con sus prédicas, con sus arrastres, con sus pasiones, con sus penas y sus triunfos. Pareciǫ que estos ciñco lustros les fuesen dedicados para su mejor lucimiento, para que entrara cada vez más en el alma de su público, igual que el automóvil, que en cinco lustros buscó familiarizarse, conquistar mayor número de adeptos, vencer las resistencias, batallar para imponerse e imponerse al fin.

La semejanza resiste. Si echamos una mirada hacia el pasado, vemos las líneas duras del vehículo de 1910-1915. Angulos antiestéticos pero de firme estructura; líneas esbozadas con algún apuro y sin meditaciones, aspecto pesado, pero si sólido reflejo de un material entero como el acero que se forjaba para construir el automóvil. Y si con la misma mirada observamos hacia atrás en la misma época, vemos las hojas de CRITIÇA, lanzadas al mundo tan sólo a fuerza de entusiasmo, algo que buscaba las caricias del viento para subir más pronto y para llegar al corazón de su gente. Esa gente que nos lee a millares... Como esa gente que a millares ven hoy en el automóvil el único vehículo que les sirve de veras.

¡25 años! ¡Son muchos si tuviéramos todos los días y a todas horas la fuerza de mirarnos y ver que está ya nevando sobre nuestras cabezas!

Más, el ritmo de CRITICA en sus bodas de plata, se asemeja al régimen de revoluciones impuesto por la técnica moderna, al moderno motor del automóvil. Y no miramos. Seguimos ese ritmo casi a ciegas. La huella abierta con nuestra labor, como las que abrieron los obreros y los técnicos que nos dieron el vehículo moderno de esta época supermoderna, nos lleva derecho hacia nuevas metas, hacia horizontes cada vez más amplios y hacia el triunfo definitivo.

Todo parece tener relación: la máquina plana, su ritmo lento, el ponepliego que dormita sobre la resma de papel; las manchas de tinta en los primeros cien ejemplares del diario... lo mismo que en los grandes talleres de hace 25 años. Faltaba la tradicional línea de montaje, y el automóvil se armaba por piezas amontonadas en un rincón de la fábrica y luego llevadas a pulso al banco de trabajo del obrero

La noticia que nos traía el telégrafo ó el cable, confusa, de frases estilizadas a la moda de un tiempo en el cual no todos tenían apuro, el grabado de trama gruesa que salía en primera plana muchas veces más bien como una mancha, la expedición del diario engorrosa con su característica de siempre, con el atraso del tren o del carro que partía desde el centro para llevar los ejemplares a Retiro, a Once, a Constitución; el diario, en una palabra, que vivía aquel ritmo, que seguía buscando su huella: la del progreso más rápidamente.

Y la relación la tenía con el diario el automóvil. Sus carrocerías altas, sus puertas de grueso acero y madera, su capot largo, sus ejes gruesos, sus rodados que dejaban en la mirada de uno la impresión de algo interminable. Más bien lenta la marcha y ruidoso el motor. Mirando —si esto aun fuera posible— hacia lo que fué la vida de 25 años ha, podríamos sentirnos hasta molestos en el momento que alguien quisiera arrancar con su coche... de aquella época.

Todo, sin excepción, ha evolucionado en estos últimos cinco lustros. Hasta la manera de pensar de los volantes, que van a la lucha con un plan de carrera, como si se tratara de dirimir sobre el terreno la superioridad entre dos bandos. Ha evolucionado la organización de las grandes pruebas; la vialidad ha seguido esa misma trayectoria ascendente; la huella es la única que queda en algunas partes de nuestro inmenso territorio, como una muestra de lo que fué el pasado vial de la Argentina.

Avanzó el modernismo. Llevado con la fuerza del motor, ese peso que los hombres transportan en el afán de superación, llegó en cinco lustros hasta metas muy altas, casi inaccesibles.

Son muchos 25 años, para el periodismo y para la mecánica moderna. Son muchos, porque el periodismo, en su constante evolución, intenta eliminar todo lo que encuentra en el camino y que pueda neutralizar su acción, exactamente como el automóvil, que, metido en las nuevas rutas, verdaderas cintas asfálticas que van cruzando el mundo, parecería que tuviese la misma misión: ¡devorar el obstáculo y ganarle al mismo tiempo!

PEDRO FIORE

UN LUSTRO GLORIOSO PARA EL AUTOMOVILISMO: 1910 A 1915

Huellas Hondas, Barro y Tierra Fueron las Características de las Carreras

LAS carreras automovilísticas de 25 años ha, tenían un aspecto distinto. Eran pruebas de coraje para los hombres y material de ensayos para los fabricantes de automóviles. En la Argentina, servían para abrir huellas al turismo, para que nos conociéramos mejor y más rápido, para que cada cual se viera más a menudo y para llegar donde la vía férrea no había creído oportuno arribar.

Pero eran carreras para los ricos. Porque hace 25 años el automóvil era una cosa de lujo, mientras que hoy es un vehículo de trabajo. Y es por ello que en el historial argentino, mirando hacia atrás, encontramos nombres de personalidades encumbradas, gente que podía gastar, o que tenía el tiempo necesario para dedicarse al automovilismo. Las carreras de aquella época, eran más bien raids, si bien en algunas se llegaban a batir records..., records desde luego que nada resisten con los de hoy. No se conocían en el país caminos asfaltados. Y aun cuando hoy muchas carreras siguen corriéndose en caminos de tierra, es dable reconocer que en la mayoría de los casos la huella... pasó a la historia. El automóvil fué haciendo su obra en el campo deportivo con ese ritmo acelerado que es su característica.

Las carreras de aquella épocas han consagrado varios volantes. Los modelos de coches que se importaban al país, casi todos ellos del viejo mundo, venían con poderosos motores que gastaban mucha nafta y que en pocos casos llegaban a los 100 kilómetros por hora. Pero la velocidad era suficiente, y cuando se habló de la carrera a Córdoba y surgieron los Cassoulet y los Poblet, nuestro mundo se asombró al conocer las performances que realizaban llegando a la docta ciudad desde Flores en un día...

¡No existían casi talleres en el país. Hace 25 años, repetimos, el automóvil daba sus pasos ya decisivos, pero eran tan contados aun los que andaban con el vehículo moderno, que su acción no podía notarse en forma decidida.

Diez años después el cambio era ya tan violento, técnica y deportivamente hablando, — que los que vivieron el automovilismo de 1910-1915, se asombraban todos los días. — El coche de carrera fué corrigiendo sus líneas, no quiso ya ser atacado por el viento, pretendió más motor y más estabilidad, y la velocidad poco a poco subió de tono. Así en las carreras que han seguido en estos últimos diez años, se han marcado en la Argentina muchos records, pero más que records, se ha llegado a una nueva orientación, se vió — como correspondía — que el sport del automóvil era algo mas que el deporte en sí, sino que su finalidad era otra, la que se debía cultivar para que no muriera.

Sin embargo, en estos últimos 25 años, hay volantes que se han mantenido en actividad. Y ellos son los que pueden hablarnos de aquellos tiempos, como un recuerdo grato.

ANDRES LONGHI es el presidente del Club Motociclista Nativo. — José Masetti es un veterano as del volante que se inició ganando un circuito del Borbollón, en Mendoza, hace 20 años

LA SEMANA DE CARNAVAL

Haremos un poco de historia con las carreras disputadas en el lustro comprendido por los años 1910 a 1915. Estamos en las proximidades del Carnaval del año 1910 y la sociedad porteña dejó los calores de la que comenzaba a ser gran ciudad para trasladarse a la playa balnearia de moda: Mar del Plata, y allí se dedicaron a la práctica de su deporte favorito: el automovilismo.-

Y así es cómo el 20 de febrero se disputó en el Hipódromo de Mar del Plata una carrera que organizó la Sociedad Sportiva Argentina, cuyo primer puesto ocupó Víctor Laborde con un Ollanay Belleville en el tiempo de 10 minutos, 9 segundos.

Seis días después se inició lo que se llamaba la Semana Automovilística de Carnaval y así tuvimos dos carreras seguidas: Una el 26 y la otra el 27.

El primero de los días nombrados se disputó el 3er. Circuito Mar del Plata, también organizado por la Sociedad Sportiva Argentina y que comprendía el recorrido entre Mar del Plata-Miramar-Mar del Plata o sean 180 kilómetros.

Hubo tres categorías, las que arrojaron los siguientes resultados:

Categoría B.: 1o. Juan B. Cassoulet, con coche Dion Bouton, en 2 horas, 20 minutos, 9 segundos 4|5.

Categoría D.: 1o. Alberto Ibarra, con Fiat, en 2 horas, 11 minutos, 82 segundos 1|5.

Categoría E.: 1o. E. Arana, con Fiat.

Las informaciones de esta carrera consignan un dato interesante digno de relatarlo. Durante la disputa de la segunda parte de esta prueba el corredor Arana, ganador de la categoría E., perdió la carrocería al cruzar el puente Chapalmalal, continuando la prueba con el chassis solamente.

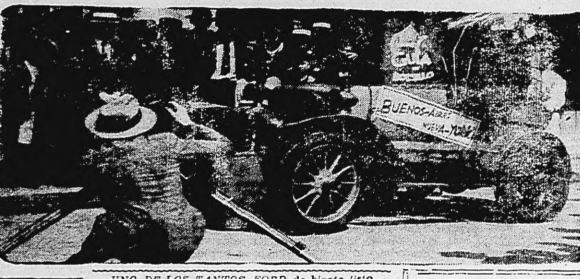
Al día siguiente, febrero 27 de 1910, en el Hipódromo de Mar del Plata se disputó otra carrera dividida en 4 categorías, siendo los resultados finales los que damos a continuación:

Categoría B.: 1o. Juan Cassoulet, en 9 horas 54 minutos.

Categoría C.: 1o. Salgado.

Categoría D.: 1o. L. Genonceaux, en 7 horas, 41 minutos 4|5.

Categoría Libre: 1o. A. Ibarra, en 1 hora, 7 minutos, 12 segundos 2|5. En esta prueba hay otro dato interesante. Laborde, que piloteaba un Mors, dió al ganador de la carrera 20 kilómetros de ventaja, clasificándose en segundo término.



UNO DE LOS TANTOS FORD de bigote listo para iniciar un raid entre Buenos Aires y Nueva York

INACTIVIDAD DE 5 MESES

Luego de esa semana en Carnaval el automovilismo tuvo cinco meses de inactividad o de descanso, hasta que el 31 de julio se disputó en la Sociedad Sportiva Argentina, en Palermo, una carrera de 5 kilómetros que ganó Christian Nielsen. Luego en el mes de agosto tampoco hubo nada y el 8 de setiembre de 1910 en El Talar de Pacheco se efectuó la carrera del kilómetro que organizó el Automóvil Club Argentino.

Esta competición también se llevó a cabo dividida en categorías, cuyos resultados fueron los siguientes:

1a. categoría — 1o.: Juan Cassoulet, con Dion Bouton, en 47" 2|5.

2a. categoría — 1o.: Estela Saavedra Zelaya, con Dietrich, en 40" 4|5.

3a. categoría 1.: Paul Givest, con Dietrich, en 21" 2|5.

LA ULTIMA CARRERA DE 1910

Y la temporada de 1910 finalizó el 18 de septiembre con la disputa de la Copa Thibaud y carrera de voiturettes que se llevó a cabo desde San Isidro a Vicente López o sea sobre un recorrido de 4 kilómetros.

La categoría A para coches de 4 a 6 cilindros fué ganada por E. Nogue y E. Ferrarazo con el tiempo de 4 minutos.

La categoría B para coches de 4 cilindros con 90 mm. de "delasage" dió el triunfo a Francisco Radé quien empleó 4 minutos .

Y así se cerró la temporada del año del centenario que había tenido un total de seis carreras.

EN EL AÑO 1911

Y después hubo otro largo paréntesis hasta que el 2 de julio de 1911 se inició la temporada de ese año con una fiesta en la Sportiva que organizó la Sociedad Sportiva Argentina. Hubo tres carreras la primera de las cuales la ganó F. Lezica, la segunda J. Cristiani y la tercera Moroni.

Dos semanas después tuvieron lugar dos carreras de 5 kilómetros en la Sportiva la primera de las cuales ganó Julian García y la segunda Alfonso Guenot.

LA DOBLE ROSARIO

El 1 de febrero dió comienzo la temporada del año 1912 con la disputa de una carrera en el recorrido Buenos Aires - Rosario - Buenos Aires, organizada por una entidad automovilística denominada "La Argentina". Esta competencia fué ganada por Francisco Radé quien piloteaba un coche 26.

Luego del 18 al 25 de febrero tuvo lugar una carrera de larga distancia. Se denominó Raid de Turismo y la organizó el Moto Club Argentino. Este raid comprendía el siguiente recorrido: Buenos Aires -

(Continúa en la pág. 4)

EN 25 AÑOS EL RAID DEJO DE SER UNA HAZAÑA

EL tiempo clavó las agujas en una fecha memorable: ¡1913! Fué el año de los raids, y entre los más importantes, hubo el "raid" misterioso a través de la Cordillera de los Andes", ya que quienes lo realizaron debieron desarmar el coche y subir a lomo de "mula" para franquear la terrible barrera de piedra que separa Chile de la Argentina.

En 25 años, los raids que se han multiplicado, dejaron, lógicamente, de ser lo que fuera... hazañas!

¿Quién no recuerda aún aquellas máquinas que habían perdido ya el aspecto de automóviles, cargados hasta el tope, con miles de enseres? Ruedas, gomas, cajones, tablones, sogas, cables, palas, picos, damajuanas para el agua, latas de nafta y de aceite... rifles y dos o tres arriesgados aventureros que se metían en el carril, para ganar distancia?

P. MALGOR

¡Qué tiempos aquellos!

En 25 años, todo aquello que fué cambió de aspecto. Y tuvo su época de transacción entre los años 1922 y 1930, cuando se volvió a cruzar el macizo de los Andes, ya casi en tren de carrera, porque cada vez más avanzaba la vialidad en el país y los raids, lentos en su principio, se tornaban cada vez más veloces. Los hombres y las máquinas también evolucionaban, pero es dable decir que en la Argentina es donde se realizaron una gran cantidad de estas hazañas, precisamente porque cada día se sentía más la necesidad de ampliar el horizonte de la gente moderna que vive en esta tierra.

En 25 años, los raids, afirmamos, han perdido su primitivo aspecto. Porque para esta afirmación hay un hecho de un valor indiscutible: de Buenos Aires a Santiago de Chile, el volante Andrés Longhi, acompañado por nuestro colega Pedro Fiore y por el ingeniero Arístides Follis, empleó tres días en 1924... y hace un par de años el volante Emilio Karstulovic, hizo el mismo recorrido en menos de 24 horas!

No hay rincón de la Argentina que no haya conocido en estos últimos cinco lustros algún raidista. De La Quiaca a la Tierra del Fuego y de los Andes al Altántico, nuestros volantes han llevado con sus coches la palabra: ¡Progreso!

Pero los raids, justo es consignarlo, tuvieron su época de rumbos fantásticos. Así, de Buenos Aires a Nueva York, se han metido cien arriesgados muchachos... y no todos han llegado a la meta.

Les queda, sin embargo, un camino abierto: la ruta panamericana, no tan sólo para efectuar sobre su posible trazado el famoso camino que enlazará a las dos Américas, sino para estudiar. Sabemos que en este sentido el Automóvil Club Argentino estudia la posibilidad de realizar algo fantástico, algo así como una gran carrera entre Buenos Aires y Nueva York.

Pero los raids van desapareciendo. Los tiempos modernos tienen otras exigencias.

CASSOULET GANO EN 1910 EL PRIMER GRAN PREMIO NACIONAL

Empleó 30 Horas y 42 Minutos para Recorrer los 750 Kmts. de la Etapa

TODO el movimiento deportivo del automovilismo argentino giró siempre alrededor del Gran Premio Nacional. La vida de este magno certamen es un fiel reflejo de la labor entusiastamente desarrollada por el Automóvil Club Argentino en beneficio directo del turismo y del mejor conocimiento del país.

Pero en esta nota queremos, tan sólo, recordar esa clásica carrera que tiene en realidad 28 años de vida y que entró a formar parte del calendario oficial, ya como una prueba definitivamente consagrada hace precisamente 25 años.

★ CASSOULET GANO EL 1ro.

La serie de los grandes premios comienza en el año 1910, con motivo del Centenario, y Juan Cassoulet fué el ganador de la primera carrera realizada entre Buenos Aires y Córdoba (750 kilómetros). Cassoulet empleó 30 horas y 42 minutos. La estadística de la carrera es, pues, la siguiente:

1910 — Buenos Aires-Córdoba — 750 kilómetros: 1.o, Juan Cassoulet, en 30 horas, 42 minutos; 2.o, Andrés Castro, en 42 horas, 53"; 3o., Victor Laborde, en 44 hs. 12'.

1914 — Córdoba-Buenos Aires — 750 kilómetros: 1.o, Abel Poblet, en 14 horas, 40 minutos.

1916 — Buenos Aires - Rosario-Morón — 700 kilómetros: 1.o, Manuel Diez, en 15 horas, 5 minutos, 40 segundos; 2.o, P. W. Rhoads, en 16 hs 33' 45"; 3.o, E. Cassoulet; 4.o, P. Fevre, y 5.o, D. Basset.

1921 — Buenos Aires - Rosario-Morón — 700 kilómetros: 1.o, M. de la Fuente, en 11 horas, 4 minutos; 2.o, M. A. de Unzué, en 11 horas, 10' 6"; 3.o, J. Masoero, en 11 horas 10' 13"; 4.o, I. Pastro; 5.o, J. Vignocchi. Riganti se clasificó 11.o.

1922 — Buenos Aires - Rosario-Morón: 700 kilómetros: 1.o, Antonio Ovides, en 10 horas, 23 minutos, 5 segundos; 2.o, Luis Roll, en 10 horas, 38' 20"; 3.o, Pedro Malgor, en 10 hs., 46' 12"; 4.o, J. Casas; 5.o, A. D'Annunzio. Riganti llegó 7.o.

1923 — Buenos Aires - Rosario-Morón: 700 kilómetros: 1.o, Guillermo Burke, en 10 horas, 45 minutos; 2.o, Pedro Malgor, en 10 hs., 47' 29"; 3.o, París Giannini, en 10 hs., 52'35"; 4.a, J. Malcolm; 5.o, E. Pedrazzini.

1924 — Buenos Aires - Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.o, M. de la Fuente, en 25 horas, 6 minutos, diez segundos; 2.o, Bernardo Duggan, en 25 horas, 11 minutos, 12 segundos; 3.o, H. Ferreyra, en 27 hs., 7' 46"; 4.o, E. Zanardi; 5.o, J. Casenueve. Gaudino llegó décimo.

1925 — Buenos Aires - Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.o, Angel Marelli, en 21 horas, 26 minutos, 59 segundos; 2.o, Paris Giannini, en 22 hs., 51' 22"; 3.o, R. Luro, en 22 hs., 56' 24"; 4.o J. Malcom; 5.o, E. Blanco.

1926 — Buenos Aires - Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.o, Tomás Roatta, en 19 horas, 25 minutos, 3 segundos; 2.o, Angel Marelli, en 20 horas, 2' 33"; 3.o, A. Gaudino, en 21 hs., 54' 59"; 4.o, C. Noni; 5.o, M. de la Fuente.

1927 — Buenos Aires - Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.o, Antonio Gaudino, en 18 horas, 53'; 2.o, Paris Giannini, en 18 hs., 59'13"; 3.o, Domingo Bucci, en 19 horas, 17' 20"; 4.o, T. Roatta; 5.o, M. de la Fuente.

1928 — Buenos Aires - Córdoba - Morón — 1500 kilómetros: 1.o, Domingo Bucci, en 15 horas, 37 minutos, 35"; 2.o, Correa da Silva, en 16 hs., 3' 28"; 3.o, Carlos Zatusezk, en 16 horas, 9' 27"; 4.o, T. Roatta; 5.o, A. Marocchi.

1929 — Buenos Aires - Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.o, R. Riganti, en 14 horas, 12' 43"; 2.o, Juan A. Gaudino, en 15 hs., 26'53"; 3., J. Blanco, en 15 horas, 20' 56"; 4.o, Correa da Silva; 5.o, C. Hortal.

1930 — Buenos Aires - Córdoba-Morón — 1500 kilómetros: 1.o, J. A. Gaudino, en 18 hs., 11' 53"; 2.o, Carlos Zatusezk, en 18 hs., 16' 6"; 3.o, Eduardo Pedrazzini, en 19 horas, 9' 18"; 4.o, Nasi; 5.o, D. Castelli. La carrera se efectuó en dos etapas.

1931 — Buenos Aires - Córdoba - Morón 1500 kms.; 1o. Carlos Zatusezk, en 15 horas 44' 40"; 2o.: Alberto Ansaldo en 18 horas 51"; 3o. Ernesto Blanco en 18 horas 32'17" 4o.: G. D'Amico, 5o.: E. Pedrazzini.

1932 — B. Aires - Córdoba-Morón 1500 mts. 1o.: E. Blanco, en 14 hs. 59'52"; 2o.: Domingo Bucci en 16 horas 1'38"; 3o. Ricardo Nasi en 16 horas, 32' 46"; 4o. R. Riganti; 5o. T. Taddia.

1933 — Buenos Aires - Bahia Blanca - Buenos Aires, 1650 kilómetros. 1o.: Roberto Lozano, en 22 horas 24' 11". (Fué el único corredor que finalizó la carrera).



JUAN Cassoulet, ganador del primer Gran Premio Nacional en 1910

RAUL RIGANTI y Carlos Zatuszek fueron de los más valientes corredores del Gran Premio Nacional, estableciendo ambos los mejores records en la ruta de Buenos Aires a Córdoba y regreso

1934 — Rosario-Resistencia-Rosario, 1.480 kilómetros; 1o.: Emilio Karstulovic, en 12 hs. 58'22".

★ CARRERAS POR ETAPAS

A partir de 1934, el Automóvil Club Argentino, parece dispuesto a abandonar las carreras en dos o tres etapas, para dedicar su atención a otros proyectos y lanza su primer Gran Premio Internacional a Chile, que luego es seguido por otro sobre un circuito similar, y ya sin interrupciones organiza el primer Gran Premio de las 14 provincias, luego el Gran Premio del Sur argentino y finalmente anuncia ahora — ya como Gran Premio Argentino de 1938 — la carrera que se disputará en breve. Como se notará, se había dejado — podría decirse así — la serie de los Grandes Premios Nacionales, con la carrera a Resistencia para dar lugar a estas magnas competencias que son las que llenan ahora el calendario automovilista.



EL ganador de la carrera con el tradicional guardapolvo y gorra de cuero, como se usaba en sus tiempos

TAMBIEN CUMPLIO AÑOS EL X SALON DEL AUTOMOVIL

CUANDO estalló la guerra en Europa, se comentaba en Buenos Aires el éxito que había tenido una buena iniciativa, la de la feria del motor, que venía a ser un salón del automóvil. Era el primer paso que en este sentido se dió en el país. Han pasado 25 años. Pero ese primer paso abrió el camino a la iniciativa oficial, la que cuenta hoy con sus 20 años de vida. En efecto; fué el 10 de marzo de 1918 cuando el Automóvil Club Argentino y la Asociación de Importadores de Automóviles inauguraron el Primer Salón del Automóvil en el Pabellón de las Rosas. Desde 1918, el salón fué realizándose allí, hasta que los importadores buscando una fórmula que estuviese de acuerdo con el pensamiento de su comisión directiva, resolvieron realizar la exposición por su cuenta. Demolido el Pabellón de las Rosas, el Salón se hizo en los pabellones de la Sociedad Rural, luego en los ex depósitos de las Aguas Corrientes y finalmente en la playa subterránea de la plaza de la República.

El último salón que realizó allí el A. C. A. en colaboración con los importadores, tuvo un éxito extraordinario.

Un Lustro Glorioso Para el Automovilismo Nacional: 1910 a 1915

(Viene de la página 2)

Las Flores - Tandil - Tres Arroyos - Necochea - Mar del Plata y regreso, el que fué cumplido en 8 etapas.

Obtuvo el primer puesto Mauricio D'Arhaupé con un Hupmóvile.

Ese mismo año se corrió el Premio de Mototurismo organizado también por el Moto Club Argentino, en el cual el primer puesto lo ganó Fermín Macchi, con un Benz y el segundo el conocido comerciante don Luis Dartiguelongue que piloteaba un coche Imperia.

En octubre el Turing Club Argentino cerró la temporada de 1912, con la realización del circuito Rosario - Casilda - Rosario que ganó José del Monte con un Peugeot.

UN TRIUNFO DE NEWBERY

El 18 de noviembre de 1911 cerrándose la temporada de ese año se realizó una carrera de velocidad entre Olivos y San Isidro la que fué ganada por Jorge Newbery, ocupando el segundo puesto Ignacio del Carril.

Y con tres carreras finalizó la actividad automovilística de ese año.

EN BAHIA BLANCA

El 27 de julio dió comienzo la temporada del año 1913 con la realización de carreras en Bahía Blanca, que finalizó así:

1a. Categoría — 1o.: Fermín Galcerán, en 1 hora 12' 38".
2a. Categoría. — 1o.: Julio Hilardi en 1 h. 12'57" 2|5.
3a. Categoría — 1o.: N. Radd en 1 h. 25" 50"

A la sociedad Sportiva Rosarina le tocó dar por terminada la temporada del año 13 con la realización del circuito Santa Fe que ganó Defendente Pie a un promedio de 75 kilómetros por hora.

UNA GRAN CARRERA

En 1914 el 1 y 2 de marzo se disputó una gran carrera. Comprendía el recorrido Córdoba - Rosario - Buenos Aires y la organizó el Automóvil Club Argentino. La clasificación final fué la siguiente:

1o.: Abel J. Poblet con Springer en 14 horas 24 minutos 34 seg.
2o.: L. Turina con Case en 14 horas 40 minutos 10 segundos 2|5.
3o.: Isidro Pastor con Imperia en 16 h. 11 mits. 38 segundos.
4o.: Diego Basset con Mors en 21 horas 1 minuto 28 segundos .

Y ese año hubo una prueba más, la carrera del kilómetro cuya categoría de turismo ganó R. Basavilbaso a un promedio de 67 kms. 924 metros por hora y la categoría de carrera la obtuvo M. Solari a un promedio de 77 kms. 922 metros por hora.

CAMPEONATO DE LA HORA

Con el campeonato de la hora da comienzo la temporada del año 1915, competición esta que se llevó a cabo el 10 de enero en el hipódromo de San Martín organizada por el Automóvil Club Argentino

La categoría de coches de 4 cilindros fué ganada por L. Calcagno; la de coches de 3 litros H. Garesio y la de coches hasta 4 litros A. Albertolli.

EL GRAN PREMIO

Y así el fichero de la sección carreras del A. C. A. nos lleva al Gran Premio y Raid de Turismo que esa entidad organizó del 14 al 21 de febrero de 1915 en el recorrido Buenos Aires - Córdoba - Buenos Aires, cuya reglamentación establecía que el raid sería a la ida y que de regreso los competidores vendrían en carrera.

Iniciaron esta prueba los cracks de aquella época: Dartiguelongue, Roth, Albertolli, Basset, Poblet, Blanchardi y otros.

En el desarrollo de esta gran carrera sucedió un hecho interesante. Mientras se disputaba el raid de turismo — es decir en el viaje de ida — antes de llegar a San Pedro empezó a llover torrencialmente, quedando la ruta en forma casi intransitable, viéndose obligados a abandonar la mayoría de los corredores, consiguiendo llegar solamente a Córdoba, Dartiguelongue y Blanchardi.

El Automóvil Club Argentino en vista del abandono de los corredores por la lluvia, resolvió suspender la carrera, pero hallándose dos de los competidores en Córdoba no tuvo inconveniente en certificar el regreso por carretera a Buenos Aires, firmándoles la hoja de ruta un control en Rosario y el último en Buenos Aires.

Y así finaliza ese lustro automovilístico que fué del año 1910 a 1915, es decir, cuando nuestro deporte motor estaba dando los grandes pasos que lo llevaron al progreso alcanzado en la actualidad.



EDUARDO PEDRAZZINI es el campeón argentino de automovilismo de 1938, título que conquistó a través de una larga actuación en la última temporada, en la que obtuvo brillantes triunfos.

El Primer Raid de Córdoba a Buenos Aires se Realizó en el Año 1913

LOS automovilistas de Córdoba se reunieron hace escasamente ocho días para festejar el 25 aniversario del primer raid que un grupo de animosos jóvenes motoristas realizó en el año 1913 entre la docta ciudad y la gran metrópoli porteña.

Dejamos la palabra a uno de los protagonistas de aquel raid, o sea el señor Eloy Vera, que luego de su hazaña fué un activo automovilista en muchas carreras, y que más tarde se dedicó al comercio del automóvil:

Un relato del viaje

El señor Eloy Vera, uno de los integrantes de aquel grupo entusiasta de viajeros, nos recuerda algunos episodios de aquella hazaña.

—Un día del año 1913, conversando con Gustavo Montenegro, Raúl Carranza, Ricardo Ocampo, un hermano mío, ya fallecido, Ricardo V. Vera y Vidal Vera Ocampo, que actualmente se encuentran en La Rioja, resolvimos hacer una excursión a Buenos Aires en automóvil.

Nadie se opuso a ello, y en ningún momento pensamos en lo qué podía ser la misma.

Dos automóviles Interstate, los más poderosos de aquella época, y los primeros que aparecieron en el mundo con arranque eléctrico, nos sirvieron para cumplir el trayecto. El día que salíamos, en la madrugada del lunes 15 de septiembre, comenzó a llover copiosamente. Colocamos cadenas a los automóviles y salimos encantados de la vida.

Solución para los pantanos

—A medida que fuimos alejándonos de Córdoba, el camino era realmente intransitable. Los pantanos, guadales, etc., se nos presentaban a cada paso. Nosotros solucionamos el asunto de la siguiente manera: Primero entraba uno de los coches. Si se quedaba empantanado, atábamos una rueda y el otro lo sacaba para atrás.

Recuerdo que llegamos a Bell Ville con una hoja de elástico rota y como no había repuesto tuvimos que perder un día hasta que la soldaron... cosa que ahora se hace en menos de media hora...

"El Arroyo Seco, crecido...."

—Cuando llegamos a la localidad de Arroyo Seco encontramos dicho arroyo crecido... Tuvimos que meter los coches y el agua nos tapaba los asientos.

Yo saqué las bujías y con el arranque eléctrico pasamos al otro lado. Recuerdo que de la batería del coche se desprendían 32 cables, cuando ahora no son más que dos...

En la localidad de Fisherton, casi a la entrada de Rosario, uno de los automóviles se cayó en un pozo y perdimos como seis horas para sacarlo. Nunca tuvimos necesidad de solicitar ayuda. Si uno de los autos se empantanaba, el otro lo sacaba. Pero en una ocasión quedaron los dos metidos en el barro, y a base de empujones sacamos uno, y ese se encargó después del otro.

"Verdaderas piruetas tuve que hacer"

—Uno de los episodios que más recuerdo fué el siguiente: El coche que manejaba Ocampo se había adelantado algo, y cuando lo alcanzamos estaba en el medio de un pantano. La cadena no alcanzaba para unir los dos automóviles. Entonces se me ocurrió tomar uno de los cajones de nafta que llevábamos vacío y me fuí por sobre el alambrado; tiré el cajón en el barro y pisé en una punta, haciéndolo dar vuelta al tiempo que daba un salto y quedaba parado en la otra cara. En esa forma pude aproximarme hasta el paragolpes trasero y atar la cadena, es decir: haciendo verdaderas piruetas, propias del entusiasmo y de la juventud...

Otras veces tuvimos que pasar por parajes llenos de troncos de árboles y espinas, pues recién habían sido desmontados para establecer el camino.

La llegada a Buenos Aires

—Por fin, el domingo 21 de septiembre entramos en la capital federal. Los coches, completamente cubiertos de barro, constituían un motivo más de atracción para los porteños. Donde nos deteníamos interrumpíamos el tráfico, pues la gente nos rodeaba haciendo toda clase de preguntas. Recuerdo que a uno de mis compañeros alguien le preguntó:

—Diga: ¿de dónde vienen?
—A ver: adivine.
—¿Del Paraguay?
—No.
—¿De Bolivia?
—No.
—¿De dónde?
—De Calamuchita...

Y el porteño se quedó pensando dónde podía quedar Calamuchita, y seguro que en ese momento no se pudo imaginar que podía ser en Córdoba...

Un revelamiento del camino

—Pocas horas después de llegar visitamos el local del Touring Club Argentino, y allí nos recibió el presidente, doctor Exequiel Paz, a quien entregamos un revelamiento de los caminos, especie de mapa marcando las partes buenas y las malas.

Algún tiempo después me enteré que ese mapa sirvió de referencia por muchos años al Touring Club Argentino para los viajes Buenos Aires - Córdoba.

Luego en el diario "La Prensa" también nos ofrecieron una demostración, y la sección Tráfico de la Municipalidad de Buenos Aires nos dió tráfico libre para circular como huéspedes especiales.

Hoy lo recuerdan

—Hoy, 22 de septiembre de 1938 —finaliza su relato el señor Vera—, a 25 años de aquella tra-

(Continua en la página 5)

Los Presidentes del Automóvil Club Argentino y del Touring Club



E. PAZ, presidente de 1913

Gral. C. IDOATE, presidente de 1938



Gral. C. Arroyo, presidente de 1938



Dr. RHOT, presidente de 1913

EN ESTOS ULTIMOS 25 años las dos entidades más poderosas del país, o sean el Automóvil Club y el Touring Club, han desarrollado en beneficio del turismo y del automovilismo una intensa actividad, bajo la presidencia de destacados entusiastas de este deporte. Los dos presidentes de 1913 fueron don Ezequiel Paz, para el T. C. A., y el doctor Rhot, para el A. C. A.. Los presidentes actuales, o sea 25 años después, son el general C. Idoate, por el A. C. A., y el general Arroyo por el T. C. A.

HEMOS recordado en este suplemento el automovilismo deportivo, comercial e industrial en estos últimos cinco lustros, pero creemos de absoluta actualidad dedicar un espacio a la próxima gran carrera, que pertenece precisamente a las que tienen una finalidad que está realmente a tono con lo que buscan con afán los propulsores del automovilismo y del turismo en el país.

El Gran Premio de las 14 Provincias no es en realidad una carrera de fuerza libre, ya que la limitación que se hace a las máquinas la clasifica más bien dentro de aquellas pruebas de gran turismo, pero a pesar de esto el Gran Premio de 1938 tendrá puntos para el Campeonato Argentino de Automovilismo porque entiende la Comisión Deportiva, que se trata de una manifestación de grandes proporciones cuya finalidad es la de abrir nuevas corrientes de turismo en el país.

Unicamente puede discutirse la base técnica de la prueba, que con el tiempo será mejorada, hasta llegar a lo que se pretende demostrar con la manifestación en sí. No tardará en llegar el día en que el Gran Premio de

La Afición se Prepara a Entusiasmarse con Otra Magna Carrera: el Gran Premio Argentino de 1938

las 14 Provincias se dispute con máquina estrictamente de serie, permitiéndose tan solo refuerzos en la suspensión.

Pero en este suplemento no hemos de entrar a discutir ese punto sino como complemento de la abundante información automovilística, dedicando un espacio a la magna carrera que comenzará el 18 del mes próximo.

Y damos a continuación un extracto del reglamento:

El automóvil Club Argentino organiza un certamen automovilístico de larga distancia denominado *Gran Premio Argentino* 1938, que se realizará entre los días 18 al 30 de octubre de 1938, ambos inclusive, reservándose el derecho de suspenderlo o postergarlo de acuerdo con lo fijado por el artículo 28 de este reglamento, previo acuerdo de la Comisión Deportiva Automovilista, o Comisario Deportivo en su caso o si el número de inscriptos no llegase a 60.

RECORRIDO — La prueba se disputará sobre el trayecto que se indica en las planillas agregadas al final del presente reglamento, el cual ha sido dividido en diez etapas, cuyas fechas de iniciación, salvo lo previsto en el artículo 28, serán las siguientes:

Día 18. Primera etapa: Buenos Aires - Santa Fe.
" 19. Segunda etapa: Paraná-Corrientes.
" 20. Tercera etapa: Resistencia - Santiago del Estero.
" 21. Descanso en Santiago del Estero.
" 22. Cuarta etapa: Santiago del Estero - La Quiaca.
" 23. Quinta etapa: La Quiaca - Tucumán.
" 24. Descanso en Tucumán.
" 25. Sexta etapa: Tucumán. Córdoba.
Día 26. Séptima etapa: Córdoba-Mendoza.
" 27. Descanso en Mendoza.
" 28. Octava etapa: Mendoza-Santa Rosa.
" 29. Novena etapa: Santa Rosa - Tandil.
" 30. Décima etapa: Tandil. La Plata.

TIEMPOS MAXIMOS. — Serán clasificados en cada etapa los competidores que cubran el trayecto de cada una de ellas dentro de las tolerancias que se indican a continuación y que se adicionan al tiempo-base empleado por el ganador de las etapas:

Primera etapa	4	horas
Segunda etapa	6	"
Tercera etapa	5	"
Cuarta etapa	6	"
Quinta etapa	5	"
Sexta etapa	6	"
Séptima etapa	5	"
Octava etapa	5	"
Novena etapa	5	"
Décima etapa	4	"

Premios a la clasificación

PREMIOS A LA CLASIFICACION GENERAL. — Al 1.o, 15.000 pesos y gran medalla de oro; al acompañante, gran medalla de oro.

Al 2.o, $ 7.000 y medalla de oro; al acompañante, medalla de oro

Al 3.o, $ 3.000 y medalla de oro; al acompañante, medalla de oro

Al 4.o, $ 2.000 y medalla de vermeil; al acompañante, medalla de vermeil.

Al 5.o, $ 1.500 y medalla de vermeil; al acompañante, medalla de vermeil.

Al 6.o, $ 1.000 y medalla de vermeil; al acompañante, medalla de vermeil.

Al 7.o, $ 800 y medalla de plata; al acompañante, medalla de plata.

Al 8.o, $ 700 y medalla de plata; al acompañante, medalla de plata.

Total: $ 31.000 moneda nacional en efectivo.

Premios especiales en efectivo, por etapas

1.a etapa: Al 1.o, $ 800; al 2.o, $ 500; al 3.o, $ 300. Total: $ 1.600.

Segunda etapa: Al 1.o, $ 1.200; al 2.o, $ 800; al 3.o, $ 400. Total: $ 2.400.

Tercera etapa: Al 1.o, $ 1.000; al 2.o, $ 600; al 3.o, $ 300. Total: $ 1.90.

Cuarta etapa: Al 1.o, $ 1.400; al 2.o, $ 900; al 3.o, $ 400. total: pesos 2.700.

Quinta etapa: Al 1.o, $ 1.200; al 2.o, $ 800; al 3.o, $ 400. Total, pesos 2.400.

Sexta etapa: Al 1.o, $ 1.600; al 2.o, $ 900; al 3.o, $ 500. Total pesos 3.000.

Séptima etapa: Al 1.o, $ 1.400; al 2.o, $ 900; al 3.o, $ 400. Total pesos 2.700.

Octava etapa: Al 1.o, $ 1.400; al 2.o, $ 900; al 3.o, $ 400. Total pesos 2.700.

Novena etapa: Al 1.o, $ 1.400; al 2.o, $ 900; al 3.o, $ 400. Total, pesos 2.700.

Décima etapa: Al 1.o, $ 1.000; al 2.o, $ 600; al 3.o, $ 300. Total, pesos 1900.

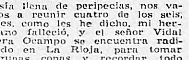
Lo que forman los totales de $ 12.400 de premios en efectivo para los primeros puestos; de pesos 7.800 para los segundos, y de $ 3.800 para los terceros puestos, o sea un total general de 24.000 pesos moneda nacional.

PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO ARGENTINO. — En cada etapa: al primero, 10 puntos; al segundo, 5 puntos; al 3.o, 3 puntos

Para la clasificación final: al 1.o, 100 puntos; al 2.o, 50, y al 3.o, 30 puntos.

El puntaje de la clasificación final y de etapas no es acumulativo, vale decir que:

A los corredores que obtengan puntaje en la clasificación final y en las etapas se les anularán estos últimos, si el monto de los mismos es inferior al que corresponde por la clasificación final, pero si el total de puntos obtenidos en las etapas es superior al que corresponde por la clasificación final, se computarán únicamente los de etapas.



(Viene de la página 4)

vesía llena de peripecias, nos vamos a reunir cuatro de los seis, pues, como les he dicho, mi hermano falleció, y el señor Vidal Vera Ocampo se encuentra radicado en La Rioja, para tomar algunas copas y recordar todo aquello, que fué, para mí, una de las mejores satisfacciones de mi vida en el deporte mecánico a pesar de haber intervenido con éxito en otras manifestaciones del mismo carácter, ganando la primera carrera que se corrió en Esperanza y la primera que se realizó en la ciudad de Tucumán

Chrysler

PLYMOUTH

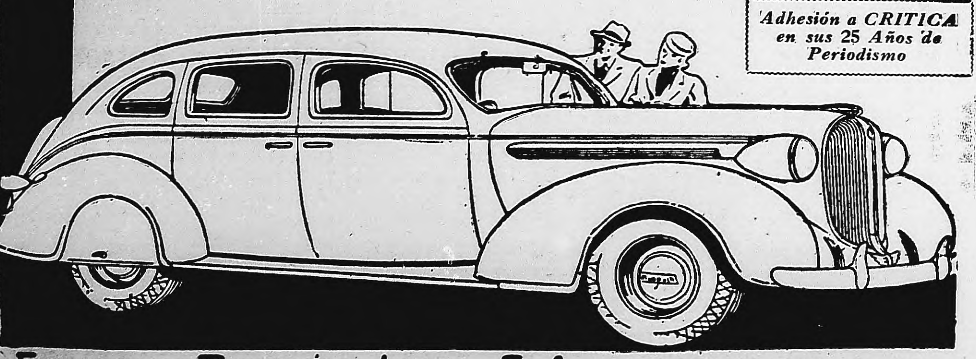
SUPERIOR AL DINERO INVERTIDO

No hay automóvil, en la categoría de precio de bajo costo, ni muchos de la de costo elevado, que iguale en valores mecánicos a un CHRYSLER-PLYMOUTH. No se ha hecho en un día su sólida reputación como tampoco es su fama producto de experimentaciones más o menos felices. Quienes poseen un CHRYSLER-PLYMOUTH, saben perfectamente que su valor real es muy superior al dinero invertido en su adquisición, puesto que, su larga duración, su infallable funcionamiento y su gran economía, solamente son característicos de productos superiores.

El CHRYSLER - PLYMOUTH no entra en ningún campo de comparaciones. Las rechaza abiertamente porque lo insuperable es siempre mejor que lo bueno. En lo que a características mecánicas se refiere, las posee en tal abundancia y calidad que sólo algunos automóviles de precio elevado las tienen. El laboratorio y los ingenieros han trabajado con conciencia y honestidad para crear un producto mejor.

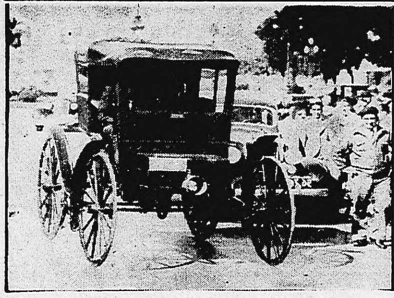
Visite y solicite detalles y condiciones de venta al concesionario CHRYSLER-PLYMOUTH más cercano.

Sintonice L. R. 1 Radio El Mundo - Domingos y Miércoles de 20.30 a 21 hs. en cadena con L. T. 3 - L. U. 2 - L. V. 2 - L. V. 7 - L. V. 5 - L. T. 5 - L. U. 4 - L. U. 12



FEVRE Y BASSET LTDA. S. A. Av. Centenario 3351 - Bs. Aires

El Automóvil Más Viejo que Llegó un Día a CRITICA

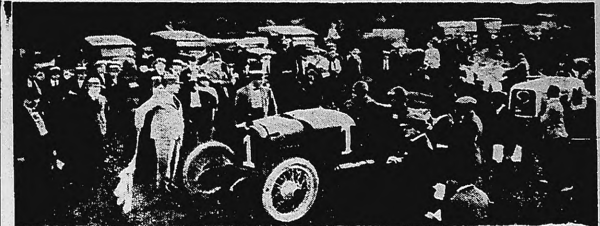


DESDE CHILECITO llegó un día del mes de mayo de 1938 frente a CRITICA este automóvil que unos aficionados guardaban en un galpón de esa localidad, ciudad andina, en la provincia de La Rioja. El coche caminaba... a pesar de sus cuarenta años. Y nos dijeron sus pilotos que volverían a archivarlo hasta que CRITICA cumpla sus 50 años de vida

BLANCO POSEE EL RECORD ARGENTINO DE VELOCIDAD

El record argentino de velocidad en automóvil no tuvo nunca un desarrollo activo y muy normal. En efecto, la primera marca oficial fué obtenida en 1921 por A. Shoega en el camino de La Plata, con un Packard. Shoega corrió el kilómetro lanzado a razón de 166.666 kilómetros por hora. Recién 15 años después se controló oficialmente otra tentativa de record en el kilómetro lanzado. Estuvo a cargo de Ernesto Blanco quien superó el anterior record con su coche "General Jumbo" marcando 176.666 kilómetros por hora.

Todas las demás velocidades obtenidas por ahora de Nasi y de Olivari, respectivamente, son pruebas simples de velocidad y no pertenecen a la categoría "records".



PARIS GIANNINI no era un joven cuando resolvió luchar en los caminos participando en muchas carreras, pero dedicándose con preferencia al Gran Premio Nacional, prueba que nunca pudo ganar, aun cuando venció en varias etapas y siempre estuvo entre los primeros.

Las Carreras por Etapas Sucedieron al Gran Premio de Otras Epocas

La evolución del Gran Premio Argentino tuvo un paréntesis que duró dos años cuando se trató de la carrera a Chile, que en el calendario del Automóvil Club Argentino ocupaba el puesto de la prueba máxima nacional.

El primer Gran Premio Internacional tuvo un recorrido de unos 4.000 kilómetros y por primera vez se cruzó, en plena carrera, la cordillera de los Andes. Fué el año de los records de Riganti y de Kruuse. Con todo, la prueba que se corrió en 1935 tenía en su reglamento algo que le restaba mérito, porque se fijaba un promedio máximo de marcha y aun cuando ese promedio no llegó a alcanzarse en todas las etapas, en otras fué superado demasiado fácilmente.

Arturo Kruuse, un elemento poco menos que desconocido en el ambiente automovilista, ganó el primer Gran Premio por etapas, con 203 puntos; clasificándose segundo Cástulo Hortal, los dos con coche Plymout. En el tercer puesto se clasificó Antonio Pereyra con un Ford 4; siguiéndole Osvaldo Parmigginani, Tadeo Taddía, Augusto Mc Carthy, Raúl Riganti, Moldes Sullivan, Fermín Martín, José Eyzaguirre, Pedro Barbero, Francisco Cullingan, José de la Fuente y Clemente Della Torre.

El año siguiente ya el Gran Premio Internacional, que seguía siendo la prueba máxima de nuestro automovolismo volvió a pasar la cordillera de los Andes pero ya en tren de carrera, esto es, sin regularidad de marcha. Fué el año del triunfo de Raúl Riganti, quien en forma admirable se impuso después de una verdadera batalla campal con Kruuse.

El recorrido era de 7.500 kilómetros y por primera vez se llegaba hacia el sur de la República. La clasificación fué la siguiente: 1o., Raúl Riganti con Hudson, en 98 horas, 47' 20" 4/5; 2o., Antonio Vázquez con Ford en 91 horas, 37, 7"; 3o., Angel Lo Valvo; 4o., Julio Pérez; 5o., Tadeo Taddía; 6o., Victorio Orsi; 7o., Cástulo Hortal; 8o., Antonio Gautier; 9o., Emilio Kellemberg; 10o., José Consigli. Finalizaron la carrera 26 corredores.

El tercer Gran Premio se disputó ya "en casa". Fué abandonada la idea de cruzar la cordillera de los Andes y se eligió el recorrido de las 14 provincias en una distancia de unos 7.600 kilómetros. Angel Lo Valvo fué el ganador, y la clasificación que se obtuvo fué la siguiente: 1o., Angel Lo Valvo con Ford, en 80 horas, 36' 21"; 2o., Carlos Garbarino en 82 horas, 30' 15"; 3o., Eduardo Pedrazzini, en 82 horas, 42' 15"; 4o., Supici Sedes; 5o., Tadeo Taddía; 6o., Augusto Mc Carthy; 7o., Antonio Gautier; 8o., Daniel Musso; 9o., Andrés Fernández, y 10o., José Masetti. Terminaron la prueba 19 corredores.

Para completar la serie de las grandes carreras por etapa, se realizó finalmente el Gran Premio del Sur Argentino en marzo de este año, y la prueba de 6.220 kilómetros brindó al uruguayo Suppici Sedes la oportunidad de obtener en nuestro país un hermoso triunfo. La clasificación final fué la siguiente: 1o., Suppici Sedes con Ford, en 68 horas, 49' 37" 2/5; 2o., Carlos Garbarino, en 70 horas, 41' 6" 2/5; 3o., Arturo Kruuse; 4o., Guillermo Stegman; 5o., Antonio Pereyra; 6o., Martín Berazateguy; 7o., Victorio Orsi; 8o., José Pisani; 9o., Angel Pascuali, y 10o., Cástulo Hortal. 18 corredores finalizaron la prueba. Los bravos volantes, pues, con su acción entusiasta y decidida, fueron abriendo nuevas rutas al turismo, lo cual va, sin duda alguna, en beneficio directo del progreso del país. Por ello la muchachada del automovilismo de los grandes premios bien merece el reconocimiento de los aficionados y el aplauso que ellos le tributan.

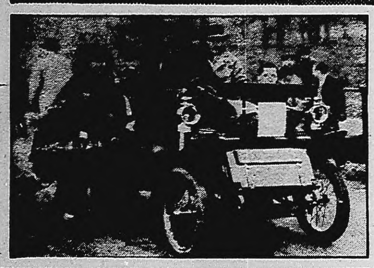
Meritoria Labor Realizan las Modestas Entidades del Interior

EN este suplemento extraordinario de CRITICA bien merecen un párrafo aparte las entidades del interior, las modestas instituciones "chacareras" que sin desmayar nunca realizan una proficua labor en bien del automovilismo.

Tenemos así cómo domingo tras domingo un grupo de clubs, desde los puntos más apartados de la República, organizan carreras de fuerza limitada, para coches de 4 cilindros — entre los cuales figuran los conocidos Ford "de bigote", en las que se reune un elevado número de participantes y espectadores que brindan su esfuerzo, meritorio por cierto, en bien del automovilismo nacional.

Consideramos que esos clubs merecen el apoyo unánime y sobre todo el de las autoridades directoras del deporte que en estos días han tomado una resolución en provecho de las mismas y que se refiere al hecho de los comisarios deportivos. La Comisión Deportiva hará una selección de personas del interior que por su idoneidad y prestigios puedan cumplir la misión de comisarios sin que la designación de una persona para ese cargo signifique una mayor erogación para la entidad "chacarera" que organiza una prueba.

EN 25 AÑOS SE HAN REALIZADO MAS DE 300 CARRERAS EN T



SIN QUE la evolución marcara una etapa decisiva, en 1908 se fabricaron coches muy grandes para seis y siete pasajeros. Aquí vemos a uno de estos vehículos que estaban de moda en aquella época

EN 25 años el movimiento automovilístico en nuestro país ha sido bastante intenso, signo revelador del auge que iba tomando este deporte entre nosotros que año tras año conquistaba mayor número de adeptos.

CRITICA, que desde su aparición ha prestado su apoyo entusiasta y desinteresado a las cosas del motor, brinda ahora los resultados de las carreras más importantes llevadas a cabo en los cinco lustros que van del año 1913 a 1937.

En esta compilación de resultados no figura el Gran Premio Nacional, que por su importancia ha sido tratado en una nota aparte.

AÑO 1913

Circuito Saldungaray — 27 de Julio — Bahía Blanca 92 kilómetros — Primera categoría: 1o. Fermín Galleran, 1 h. 12' 38". Segunda categoría: 1o. Julio Hilardi, 1 h. 12' 52" 2|5. Tercera categoría: 1o. N. Kedd, 1 h. 25' 50".

Circuito Santa Fe. 9 de Nov. 420 kilómetros. — Primera categoría: 1o. Isidro Pastor, 9 hs. 1'. Prom. 46,580 Kms. Segunda categoría: 1o. D. Blanco, 9 hs. 1'. Prom. 46 560. Tercera categoría: 1o. H. Coniaz, 17 hs. 10'. Prom. 24,466 Kms.

AÑO 1914

Córdoba-Rosario-Buenos Aires. — 1o. Abel J. Poblet, en 14 horas 24' 34".

AÑO 1916

Premio de Invierno. Castelar-Zárate-Castelar. 300 Kms. Carrera de fuerza libre. — 1o. W. P. Rhoads, 4 hs. 25' 21".

Categoría limitada: 1o. Eugenio Maumus, 4 hs. 37' 3".

Copa Richardson. 100 Kms.: 1o. Miguel Bana, en 1 h. 24' 4". Promedio 79 kilómetros.

Copa José A. Castaño: Castelar-Zárate-Castelar: 1o. Eugenio Cassoulet, 8 hs. 22'.

AÑO 1917

Copa Jacobo Kade. Bs. Aires-Pergamino-Bs. Aires. — 1o. Gordor Brown. La carrera fué suspendida al finalizar la 1a. etapa a causa del mal estado de la carretera por una lluvia caída. Se hizo la clasificación conforme a la llegada de los corredores a Pergamino.

AÑO 1918

Rosario-Santa Fe - Rosario. 352 kilómetros. — 1o. Jorge Coen, en 5 hs. 21'.

Copa Jacobo Kade. 8 vueltas al circuito de Morón. 320 Kms. — 1o. Jorge Coen, en 5 hs. 2'.

Circuito de Moldes. 360 Kms. — 1o. A Ondes, en 6 hs. 40' 23".

Premio Prov. de Buenos Aires. Circuito de Morón. — 1o. A. M. Magnasco, en 4 hs. 33' 45".

Carrera Esperanza-San Carlos-Esperanza. — 1o. Eloy Vera, en 1 hora 3'.

AÑO 1919

Copa Francisco Chiesa. Rosario-Santa Fe-Rosario. 300 Kms. — 1o. Juan [illegible]chi, en 4 hs. 47' 46" 2|5.

Circuito de Rafaela. — Piovano.

Circuito de Moldes, 350 kms. — 1o.. Roberto Lambert en 4 hs. 04' 25".

Premio Exposición de 1919. 8 vueltas al circuito de Morón, 320 kms. — 1o. E. Blanchardi, en 4 hs. 33'27" 1|5.

AÑO 1920

Copa Francisco Chiesa, Rosario-Santa Fe - Rosario — 1o.: Juan Masoero en 5 horas 6'25".

Circuito de Las Cumbres Chicas (Córdoba) 1o. Mariano de la Fuente en 1 h. 50'29" 2|5.

Campeonato de Carretera 301 kms. Villa María (Córdoba). — 1o. Mariano de la Fuente en 4 hs. 59' 7" 1|5.

Circuito de Rafaela (Rafaela - Sunchales - Tacural — Morteros-San Francisco - Clucellas - Rafaela) — 1o.: J. Masoero en 3 hs. 46' 53".

1er. Campeonato Sudamericano de la Milla — Primera categoría: 1o.: Saavedra. Prom. 105,563 kms.

Profesionales— 1o.: F. Serra Lima Prom. 115,072 kms.

Segunda categoría — 1o.: Balestreti. Prom. 112,348 kms.

Circuito Mar del Plata (Mar del Plata - Bellenera - Miramar - Mar del Plata) — 1o.: Luis C. Hantien en 3 hs. 10" 1|5. Promedio 70,347 k.

Copa América, Circuito Grande de Morón. 200 kms. — Profesionales: 1o. Pedro Nalgoren en 2 hs. 33"21". Promedio 78 kms.

Aficionados, 1o.: M. de la Fuente en 2 hs. 55'47". Promedio 65,631 kms

Adherentes, 1o.: Daniel Artagaveltia, en 2 hs. 48'37". Promedio 68,896 kms.

AÑO 1921

Copa Francisco Chiesa, Rosario-Santa Fe - Rosario. 350 kms. — 1o. Luis Roen 4 hs. 13' 13".

Gran Premio
kms. — 1o.: J.
15'16".

Campeonato
Provincia de
kms. — 1o.: Pe
17' 8" 1|5.

Circuito de
mando Romitel

San Francisc
Francisco. 320
go Bucci en 3

Campeonato
1o.: Alejandro
Promedio 166,6

Copa Améric
San Miguel - M
kms — 1o.: F
horas 44'54" 2

AÑ

Copa Alfredo
Santa Fe - Ros

co Serra Lima

Copa Gober
cia de Buenos
Magdalena -
Arturo A. Ap

3er. Campe
tera de Córd
Andes en 3
medio 82 kms

Circuito C
398 kms. — 1
4 hs. 6' 30".

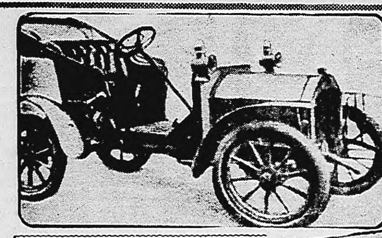
..**Copa Audax**
Villa María -
tonio Andes

Circuito de
1o.: E. Blanc
2|5.

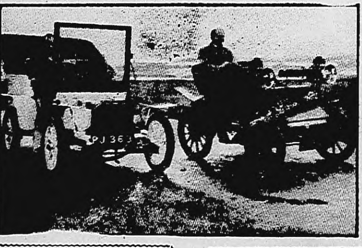
Tercer Circ
Circuito de M
Juan A. Malc

A

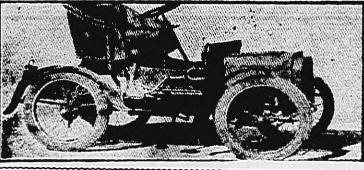
Copa Alfre



HACE 30 años se vislumbró el principio de la línea moderna del automóvil



SIGUIO LUEGO la trayectoria intentando una excursión en el campo eléctrico con la aplicación de motores colocados en la parte trasera del coche. Pero se notará en estos dos "tipos" de 1900, que las tendencias van ya hacia la línea perfilada. Se quería ya evitar que el viento atacara muy de frente



GOTTLIED Daimler, inventor del motor a petróleo, fué indudablemente un propulsor de la mecánica automotriz. Aquí lo vemos en el año 1886... en un elegante coche paseando por las avenidas de Berlín. Este coche de la derecha es del año 1903, y el de la izquierda, del año 1905

RERAS EN TODO EL PAIS CON UN RECORRIDO DE 300.000 KMS.

Gran Premio Buenos Aires 402 kms. — 1o.: J. Udaondo en 6 hs. 15'16".
Campeonato de Carretera de la Provincia de Buenos Aires. 301 kms. — 1o.: Pedro Villata en 4 hs. 17' 8" 1|5.
Circuito de Rafaela. — 1o.: Armando Romitelli en 4 hs. 41'37".
San Francisco - Devoto - San Francisco. 320 kms. — 1o.: Domingo Bucci en 3 hs. 43' 4|5.
Campeonato del kilómetro. — 1o.: Alejandro Scholga en 21" 6|10. Promedio 166,666 kms.
Copa América. Circuito Morón - San Miguel - Moreno- Moreno. 200 kms — 1o.: F. Serra Lima en 2 horas 44'54" 2|5.

AÑO 1922

Copa Alfredo Kade. Rosario - Santa Fe - Rosario — 1o.: Federico Serra Lima en 3 hs. 50' 39" 1|5.
Copa Gobernador de la Provincia de Buenos Aires. Avellaneda - Magdaleña - Avellaneda — 1o.: Arturo A. Aplalo en 3 hs. 2' 35".
3er. Campeonato de la Carretera de Córdoba. — 1o.: Antonio Andes en 3 horas 40'18" 3|5. Promedio 82 kms.
Circuito Castellanos (Rafaela). 398 kms. — 1o.: Antono Andes, en 4 hs. 6' 30". Promedio 95,415 kms.
..**Copa Audax Córdoba. Córdoba - Villa María - Córdoba.** — 1o.: Antonio Andes en 7 hs. 33'33" 1|5.
Circuito de La Plata. 340 kms.— 1o.: E. Blanchardi en 4 hs. 34'30" 2|5.
Tercer Circuito Copa América. Circuito de Morón, 200 kms. — 1o. Juan A. Malcolm, en 2 hs. 35'.

AÑO 1923

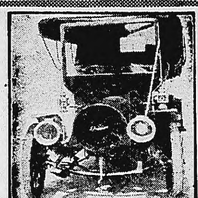
Copa Alfredo Kalle, Rosario-Santa Fe-Rosario. 350 Kilómetros. — 1o. Eduardo Pedrazzini ,en 3 hs. 53' 1" 4|5.
Carreras en Maipú. 200 Kms. — 1o. Julio Nigliano.
Circuito Paraná-Seguí - Crespo - Paraná (Entre Ríos). 390 Kms. — 1o. Senen Albornoz, en 5 hs. 24' y 13". Promedio 73,273 Kms.
Cuarto Campeonato de Carrera. Provincia de Córdoba. 301 Kms. — 1o. Tomás Roatta, en 7 hs. 39' 54". Promedio 39,269 Kms.
Carrera Circuito La Plata. 410 kilómetros. — 1o. E. Blanchardi, 4 hs. 55' 17".
Circuito Rafaela. 392 Kms. — 1o. Ceferino Giustina, en 4 hs. 18".
B. Blanca - Dorrego - Tres Arroyos-Bahía Blanca. — 1o. Bernardo Duggan, en 5 hs. 9".
Circuito de Laboulaye. 125 Kms. — 1o. Humberto Foglia, en 1 h.

...del Plata (Mar del ...a - Miramar - Mar ...: Luis C. Hantien ... Promedio 70,347 k. ... Circuito Grande ...ms. — Profesiona... Nalgoren en 2 hs. ...o 78 kms. ...o.: M. de la Fuen... ". Promedio 65,631 ...

...o.: Daniel Artaga... 48'37". Promedio ...

...O 1921

...o Chiesa, Rosario-... ...sario. 350 kms. — ... hs. 13' 13".



NI EL RECUERDO QUEDA DE LOS AUTOS DE ANTES

39'. Promedio 75,720 Kms.
Premio Comercio C.B.A. Audax Córdoba. 500 Kms. — 1o. Daniel Artagaveitía, en 5 hs. 49' 27" 2|5. Promedio 86, 708 Kms.
Circuito santafecino en carretera. 380 Kms. — 1o. Angel Marelli, en 3 hs. 55'.

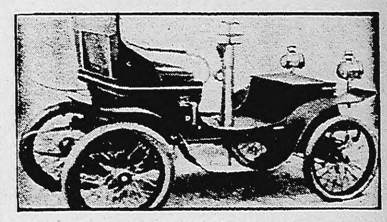
AÑO 1924

Copa Alfredo Kade. Rosario-Santa Fe-Rosario. — 1o. Raúl Riganti, en 3 hs. 30' 7" 4|5.
Copa América. Circuito de Morón. 200 Kms. — 1o. Raúl Riganti, en 2 hs. 4' 50".
Gran Premio temporada de 1924. **Circuito Mar del Plata-Santa Rosa-Los Ortiz-9 de Julio-Mar del Plata. 276 Kms.** — 1o. Tomás Garvarino, en 4 hs. 27'.
Primer Circuito de Otoño, Circuito grande de Morón. 400 Kms. — 1o. Juan A. Malcolm, en 4 hs. 26' 52" 4|5.
Tercer Circuito de La Plata. — 1o. Tomás Duggan, en 4 hs. 37'15"..
Sexto Circuito de Rafaela. — 1o. Malcolm, en 3 hs. 43' 21". Promedio 107,025 Kms.
Circuito Desamparados (S. Juan). — 1o. Alejandro Posca, en 2 hs. 8' y 52".
Tercer Circuito de Primavera (C. Suárez). 302 Kms. — 1o. Juan A. Malcolm, en 3 hs. 2' 10".
Circuito de Laboulaye. 225 Kms. — 1o. Gordon Brown, en 3 hs. 4' 4".
Gran Premio Comercio de Córdoba y Audax Córdoba. Circuito La Tablada. 505 Kms. — 1o. B. Duggan, en 5 hs. 14' 14" 3|5.
Circuito Marquesado (San Juan). 250 Kms. — 1o. Eduardo Kellemberg, en 4 hs. 29' 20".

AÑO 1925

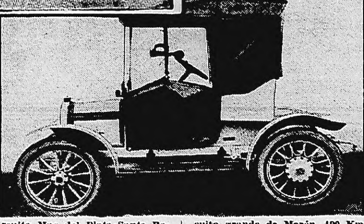
Copa Kade. Rosario-Santa Fe-Rosario. 304 Kms. — 1o. Domingo Bucci, en 3 hs. 2' 19" 4|5.
Circuito chico de Desamparados (San Juan). 175 Kms. — 1o. E. R. Tallata.
Segundo Circuito de Santa Fe. 432 Kms. — 1o. Domingo Bucci, en 4 hs. 58' 44" 3|5.
Gran Premio 1925. Circuito La Tablada (Córdoba). — En esta carrera se mató Eduardo Luro, durante el desarrollo de la misma, por lo que los organizadores resolvieron suspenderla, adhiriéndose a esta medida todos los corredores.
Circuito de Las Varillas (Córdo-

Continua en la página 12)



MIRANDO ESTE coche podríamos afirmar que hace 37 años todavía los dibujantes no habían descubierto cuál podría ser el perfil perfecto de un automóvil. Pero convendrá que lleguemos a esta conclusión: la evolución de estos últimos 25 años fué tan rápida, que la nota que damos casi podría ser recordatoria para los mismos fabricantes de 1913





FRANKLIN construyó este modelo de lujo en 1900, pero para matarle el punto apareció en el archivo este otro modelo de 1897, más duro de líneas y quizás también de motor. Unicamente se salva el modelo del costado, que tiene 28 años y pretende — a primera vista — imponerse por sus líneas

*

... fué indudable-... lo vemos en ...as avenidas de ...l de la izquier-...

☆ Las Entidades que Fomentan el Automovilismo en el País ☆

¿CÓMO y quiénes fomentan el turismo en la Argentina? Todos, con un optimismo único, creen indudablemente que el fomento del turismo en el país es de resorte directo de los poderes públicos, y al creer así piensan que la obra no se desarrolla en forma intensa, como todos desearíamos.

Pero existe un error. Y es éste: el fomento del turismo en el país dependió, hasta hace pocos meses, casi esencialmente de entidades particulares, especialmente del Automóvil Club Argentino y del Touring Club Argentino, que han desarrollado un programa que tuvo siempre, con bastante éxito, elementos que con su colaboración permitieron que se alcanzara una finalidad buena.

En el país no existió nunca un ministerio de turismo, y solamente ahora contamos con una dependencia del Ministerio de Agricultura de cuya misión y labor se espera mucho.

Quizá, ante los ojos del viajero, no fué la Argentina un país de turismo, pero es necesario confesar que muy poco se hizo para "hacer ver" a los viajeros que en la Argentina existe un panorama completo que abarca todos los climas y todos los aspectos que puedan resultar interesantes al turista. La disciplina que falta en nuestro turismo y la falta de publicidad sobre el mismo, como así el problema sin resolución de la industria hotelera, son los factores que hay que vencer y que no podrán ser derrotados fácilmente por la idiosincrasia de la gente que comercia con el turista en todo el país.

Es por ello que la solución habrá que buscarla con una ley que defienda y ampare al turismo, porque ese puede ser una fuente de recursos incalculables, especialmente hoy que los viajeros de todo el mundo miran hacia Sud América como para expresar el deseo de alejarse del maremagnum del Viejo Mundo.

En diversos congresos del turismo, tanto el Automóvil Club Argentino como el Touring Club Argentino, han presentado buenos proyectos, y es indudable que la Dirección de Turismo ha de tomarlos en cuenta. Pero entendemos que la acción en este sentido debe ser enérgica y rápida, y que los muchos congresos y los proyectos presentados en abundancia no han de favorecer la obra del gobierno.

Entendemos que hay tres puntos importantes a resolver para este problema, y que son los siguientes: primero, industria hotelera; segundo, vialidad y lugares de interés para el turista; tercero, propaganda intensa sobre lo que brinda el turismo en el país.

Dr. H. POZZO

La industria hotelera es importantísima. Nadie ignora que en el país no hay "abundancia de hoteles" para el turista, y que es muy discutible —por no decir criticable— la forma en que en los mismos se vive. La industria hotelera debería tener por base una sociedad patrocinada por el gobierno que desarrollara en éste sentido una acción intensa con la base de la construcción en cada ciudad o punto de turismo de un hotel "tipo", en el cual el turista hallara comodidad, limpieza, buena comida y precios razonables.

El segundo punto debería ajustarse al progreso vial del país, encaminando por ahora al turista que viaja en automóvil a los puntos donde pueda existir algún interés y donde ya existen buenos caminos, fomentando, por lo tanto, la obra vial en aquellas zonas donde puede encaminarse una corriente turística de cierta importancia.

El tercer punto se refiere a la propaganda de nuestro turismo. En efecto, estamos cansados de mirar y leer "affiches" de estaciones climatéricas del Viejo Mundo; de playas, de casinos, de monumentos y de otras cosas por el estilo. Nunca vemos algo llamativo para nuestro turismo. Esta propaganda debería hacerse no tan sólo en el país, sino en todo el mundo y en especial en Sud América, que bien aprovecha al turista argentino en las buenas y hasta en las malas temporadas.

Claro está que para llamar al turista hay que brindarle las comodidades que derivan de la solución de los dos primeros puntos, y en este sentido debe ser encaminada la acción de las entidades que fomentan el turismo para que los poderes públicos resuelvan este problema de cuya solución se beneficiará el país.

Arzani es Sin Duda el Volante del Día



JOVEN, integrando una legión de volantes que viene a desplazar de sus tronos a los ases del pasado, Carlos Arzani es el automovilista que en estos momentos goza de gran popularidad. Su mayor afirmación la obtuvo en el Gran Premio del Brasil, que se disputó en el circuito de la Gavea

UNA PRESTIGIOSA ENTIDAD REUNE A TODOS LOS IMPORTADORES DE AUTOMOVILES

LA Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos es indudablemente una entidad de grandes prestigios en el país y su dirección fué siempre confiada a personas que le dedicaron sus energías en beneficio de todos los asociados.

La presidencia de la Asociación de Importadores, en estos dos lustros, estuvo casi siempre confiada a dos o tres caballeros que habían demostrado que defendiendo los intereses de la colectividad era muy factible colaborar con los poderes públicos y con las entidades que fomentaran en el país el turismo y el automovilismo. Y vimos cómo en estos últimos años, la prestigiosa entidad contó con las presidencias de don Alberto Feheling, con la de don Julio Favre y en la actualidad con la del ingeniero Esteban Carbone.

Arnoldo Bernasconi, Crack del Motociclismo de Hace Cuatro Lustros

LA mayoría de los ases del automovilismo argentino fueron, en sus comienzos, destacados motociclistas que habían sido, también, con anterioridad, buenos ciclistas, y así fueron escalando paulatinamente los tres peldaños que componen los llamados deportes del motor, que tienen su culminación en el automóvil.

Pero el segundo de esos deportes ha tenido hace un poco más de cinco lustros un crack con todas las de la ley, que fuera figura de grandes prestigios en el motociclismo: nos referimos a Arnoldo Bernasconi, y a quien ahora —luego de transcurridos más de veinte años— lo hemos visto actuar como dirigente del ciclismo, del motociclismo y del automovilismo, teniendo en su labor de director el mismo entusiasmo y dedicación de que hacía gala en 1915 o en 1916, cuando junto a su máquina, fija la vista en la meta y apretando fuerte los dientes, trataba de sortear los obstáculos de las distancias y dejar atrás a sus rivales para obtener el triunfo que anhelaban sus muchos "hinchas" y que a su amor propio le imponían su condición de crack.

Sus comienzos

Comenzó en el deporte como muchos: actuando de "hincha", y así se lo veía en cuanta carrera había por el año del Centenario, siguiendo la performance de uno de sus favoritos. En esa época los cracks del ciclismo eran Maubert, Auterio y otros que escribieron páginas de oro en ese deporte.

Dice Bernasconi que aprendió a andar en motocicleta de casualidad. Un empleado del taller de su padre lo invitó una tarde a dar una vuelta por Palermo y él aceptó gustoso, aprendiendo en esa oportunidad los rudimentos del manejo de una de esas máquinas.

Su entusiasmo fué indescriptible. La bicicleta que tantas satisfacciones le había dado ya no le llamaba la atención, y así, con todo el ímpetu de sus dieciséis años, se formó la idea de que algún día iba a ser dueño de una moto, y así fué cómo, ahorrando peso tras peso, consiguió comprar una usada. Pero ya no se conformaba con esa moto de segunda mano, y poco después logró adquirir una nueva, con la cual en el año 1913 hizo su debut.

Intervino en la carrera entre Rosario y Buenos Aires, que organizó el Moto Club Argentino, y que se denominó Criterium de Motociclistas.

Iniciaron 36 la competencia. Confiesa Bernasconi que la cosa fué muy brava, ya que los caminos no eran, precisamente, de los que se llaman asfaltados. Cuatro finalizaron la prueba, y entre ellos el que iba a ser crack de esa época ocupando el segundo puesto; el vencedor fué Alfredo Maggioni.

Grandes triunfos

Ya le había tomado el "gustito" al asunto y Bernasconi se había dado cuenta de que si bien la cosa era brava él tenía pasta para aguantar y sortear todos los inconvenientes que se le presentaran.

Intervino en otras carreras de larga distancia, que se realizaron, y así poco tiempo después ya estaba en la categoría de crack.

Bernasconi, en rueda de amigos, relata los inconvenientes con que se tropezaba en esa época en una carrera de larga distancia.

Además de los inconvenientes propios del camino era muy difícil conseguir nafta, y para reparar una máquina era necesario perder muchísimo tiempo. Pero la gran muchachada deportista no se amilanaba por eso y seguía su ruta sin desmayar en el firme deseo de llevar adelante el deporte del motor que en tan pocos años ha logrado conquistar un puesto de privilegio entre nosotros.

El trofeo de turismo

Entre los recuerdos más gratos de Arnoldo Bernasconi se halla el Trofeo de Turismo, que ganó en el año 1915, y en el cual recibió como premio una motocicleta que la había ofrecido don Luis Dartiguelongue si lograba imponerse. En esa competición tuvo un serio rival en Comino, debiendo recurrir a toda clase de argucias para lograr anularlo y así obtener la victoria.

Y esta es, a grandes rasgos, la historia deportiva del crack del motociclismo de hace cuatro lustros.



EDUARDO LURO se perfilaba en 1924 como un as del volante de grandes condiciones. La muerte lo sorprendió en plena carrera mientras disputaba el Gran Premio del Audax Córdoba en el año 1926.

Buenos Ases del Volante nos Visitaron

•

Nos han visitado en estos últimos años volantes de fama mundial, y todos ellos han reconocido que en el país —se refieren a los caminos— era por lo menos un suicidio disputar el Gran Premio Nacional. En una oportunidad el barón Von Stuck llegó a Buenos Aires con un coche especial de carrera, magnífico en sus línesa y poderoso en su motor. Se trataba de una máquina casi de pista con compresor, de color blanco y que había sido fabricada por Mercedes Benz dentro de la fórmula internacional. Von Stuck probó el camino. Nuestra muchachada lo escoltó, pero al llegar a Villa María tomó una cuneta en una forma tal, que el chassis de su coche especial dibujó en el aire una curva... y sobre la misma se plantó Von Stuck. Lo criticamos bastante. No hoy por qué negarlo, porque creíamos que no se es buen volante únicamente ganando una carrera en las huellas. Ahora que vamos teniendo cintas de asfalto nos damos cuenta que también se es volante sobre estas últimas y que la fama de los cracks de antes era fama de arrojo y de buena voluntad.

Otros visitantes

Antes de Von Stuck habían venido al país también para correr otros volantes, sin olvidarnos que Poblet, que fué un ganador del Gran Premio Nacional, había emigrado de Francia a la Argentina, pero se había hecho volante en nuestra tierra. De los que vinieron expresamente, repetimos, antes del alemán Von Stuck, fué Pedro Bordino, un bólido italiano que nos dió un espectáculo fantástico en la recta de Bella Vista, con un Fiat especial —el primer monoplace que vimos en Buenos Aires— marcando casi 200 kilómetros por hora. Bordino no corrió tampoco el Gran Premio ni ninguna carrera, porque su máquina era de pista... y nosotros, con excepción de algunos tramos, brindábamos en aquellos años tierra, huellas, pantanos...

Los pilotos brasileños

Depués de estos dos famosos ases, el segundo falleció luego en un accidente, vinieron al país los brasileños hermanos Landi, Manuel de Teffe, Cicero Porto y Nascimento Junior, todos ellos excelentes pilotos que disputaron las carreras del circuito de Rafaela, San Isidro y de la Costanera, dejándonos excelente impresión, pero siendo siempre superados por los locales.

En pista tuvimos la visita del famoso Luis Schneider, un ganador de las 500 millas de Indianápolis, y el público recordará su audacia en tomar las curvas de la pista de Sportivo Palermo en la temporada de 1934.

Han estado tratando de llegar hasta nuestro país, por lo menos, unos 20 volantes europeos, pero nunca se hizo en la Argentina una propaganda como para que la visita de estos ases se concretara.

Ultimamente nuestro automovilismo parece haber tomado ese nuevo rumbo que variará por completo el panorama deportivo del mismo y que quizás nos dé para los próximos cinco lustros de su vida el aspecto que desconoce nuestro público.

Nos referimos a la contratación de unos 20 corredores norteamericanos y europeos, todos ellos especialmente invitados para diversas temporadas de pista y de carretera.

•

LOS NUEVOS CAMINOS Y LAS MEJORAS QUE TRAEN APAREJADAS

El gran turismo, los caminos de asfalto, el auge de los deportes del motor traen aparejados una serie de mejoras que es lógico señalar. Antes — así nos relatan los cracks de hace 25 años— la nafta se conseguía solamente por litros y se vendía en los almacenes que se encontraban de tanto en tanto en los caminos, es decir, después de recorrer una cantidad de kilómetros que algunas veces llegaban a los 50.

Ahora la cosa ha cambiado fundamentalmente: obra del progreso y ya tenemos como el plan convenido entre el Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales para la construcción de monumentales estaciones de servicio en todas las grandes rutas va cumpliéndose en forma verdaderamente acelarada.

Hace poco tiempo se inauguraba una en Córdoba; ahora otra en Barracas justamente en el punto de acceso y salida y las grandes rutas y dentro de muy poco tiempo tendremos instaladas varias en el camino asfaltado de Buenos Aires a Mar del Plata que, como se sabe, será inaugurado oficialmente el 5 de octubre próximo como acto de celebración del Día del Camino.







TADEO TADDIA y Juan A. Malcolm pertenecen a la categoría de los volantes ya consagrados y de larga y brillante actuación en el país. Los dos fueron motociclistas. Taddia fué, en realidad, quien sucedió a Riganti, Blanco y Gaudino, y, por su parte, Malcolm fué un gran sidecarista en las carreras de larga distancia

Las Tres Epocas del Motociclismo en el País

EL motociclismo en la Argentina tiene tres épocas que bien conocen los aficionados. La primera marcó los pasos lentos de los que se arriesgaban en estas dos ruedas con un motor colgante en el cuadro; la segunda época fué la afirmación de la motocicleta como vehículo de sport y de transporte económico y la tercera, la actual, es la peor época de nuestro motociclismo aún cundo es dable consignar que se viene notando una reacción saludable desde el año pasado.

La primera época arranca desde antes de 1900. Hay entre nuestros volantes, viejos aficionados al motociclismo y los hay que no han olvidado aún las jornadas fantásticas de los viajes en motocicletas a Rosario. París Giannini y don Luis Dartiguelongue, para citar un caso, fueron protagonistas de aquellos viajes que eran más bien aventuras.

La acción motociclista se hizo presente en el año 1918, después de la guerra, y luego de haber sufrido un paréntesis que pareció cerrar el primer período del motociclismo argentino. Buenos Aires con su circuito de Morón, fué indudablemente el teatro de una fantástica acción motociclista. Hasta llegaron de España, corredores de la fama de Mateo Zacarías y Vicente Naure, quienes se presentaron en el circuito de Morón sufriendo allí una derrota por mérito de Juan Antonio Gaudino, quien venció en una extraordinaria carrera de doce horas. Fué esa la época de los tres mosqueteros, o sea de Riganti, Blanco y Gaudino.

Ellos fueron los animadores del motociclismo argentino. En las viejas revistas y en los primeros pasos de CRITICA, se ven aún las fotografías de las hazañas de estos tres mosqueteros de la motocicleta.

La época actual, tiene unos cinco años de vida y por cierto su actividad no es intensa, aún cuando repetimos, se nota una leve reacción favorable al desenvolvimiento.

Los viejos motociclistas ya no están en actividad. Puede decirse que los hombres de la segunda época, se han dedicado al automovilismo. Así como lo hicieran Riganti, Blanco y Gaudino, siguieron la misma huella Zerba Balbi, Tadeo Taddia y ahora va por la misma ruta Fermín Martín, que había sido uno de los más brillantes motociclistas con Dalpastro, después de la temporada larga y brillante de los Taddia.

Actualmente hay elementos nuevos que se desenvuelven dentro de una época más pequeña que las otras. Los esfuerzos de los clubs y de la Comisión de Fomento, quizás que vuelvan a dar el brillo que merece el motociclismo. De todas maneras, hay un camino abierto y es éste: Insistir y unificar los esfuerzos. Posiblemente el motociclismo vuelva a sus tiempos de oro deportivamente y comercialmente.

Entidades que Fomentan el Motociclismo en el País

ADEMAS del Club Motociclista Nativo, Audax Moto Club y Moto Club Argentino, cuya acción en pro del motociclismo en nuestro país es bien conocida por todos los aficionados, también la Comisión de Fomento Ciclo Motociclista desarrolla una proficua labor en provecho del citado deporte, contribuyendo a su adelanto en forma digna del mayor elogio.

Dicha comisión es presidida por Mariano de la Fuente, teniendo como secretario a Pedro Flore, tesorero a Julio Libreiro y vocales a Luis Frechou y León Billet.

La comisión económica tiene como presidente al veterano deportista don Luis Dartiguelongue; vicepresidente a Antonio Paniza, y secretario a M. Migliorni. Además, se constituyó una comisión de propaganda que ha quedado integrada de la manera siguiente: presidente, Raúl Piñero; secretario, Donato Lamarra, y vocal, Alberto Mazzetti.

★ ☆ ★ ☆

En 25 Años se Han Realizado Más de 300 Carreras en Todo el País con un Recorrido de 300.000 Kms.

(Viene de la página 9)

ha). 200 Kms. — 1o. Rómulo Parmiggiani, en 2 hs. 9' 23".

Campeonato de Carretera. 348 Kilómetros. — 1o. Tomás Roatta, en 3 horas 58' 58".

Séptimo Circuito Castellanos (Rafaela). 416 Kms. — 1o. Eduardo Dutriel, en 3 hs. 34' 17".

Circuito Otoño de 1925. Circuito grande de Morón. 400 Kms. — 1o. Raúl Riganti, en 4 hs. 15' 13" 1|5.

Circuito Tornquist. 190 Kms. — 1o. Mario Acoccia, en 2 hs. 27' 23' 2|5.

Circuito Salto. 240 Kms. — 1o. Cástulo Hortal, en 3 hs. 4'.

Record de las 48 horas (en el camino no macadamizado de Morón a Bella Vista). — Emilio Karstulovic B., con 2.717 Kms. 800 mts.

Primer Circuito de Trenque Lauquen. — 1o. Pedro Montes, en 3 hs. 1' y 3|5.

AÑO 1926

Copa Alfredo Kade. Rosario-Santa Fe-Rosario. 392 Kms. — 1o. Domingo Bucci, en 2 hs. 56' 9" 3|5.

Las XII horas de 1926. Turismo 2a. categoría. — 1o. Ernesto H. Blanco, con 835 kms. 300 mts. Turismo 1a. categoría: 1o. Antonio Gaudino, con 823 kms. Standard 2a. categoría: 1o. José Desideri, con 741 kms. 500 mts. Standard 1a. categoría: 1o. H. Agostini, con 790 kms. 500 mts.

Carrera de Guaminí. 213 Kms. — 1o. Enrique C. Sulotti, en 2 hs. 3' y 30".

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Domingo Bucci, en 2 horas 15' 1".

Segundo Circuito Tres Arroyos. 406 kms. 1a. Categoría. — 1o. Raúl Mancini, en 5 hs. 35' 30". 2a. Categoría: 1o. Francisco Cantagalli, en 4 hs. 52' 46" 2|5.

Gran Premio Córdoba 1926. 404 kms. — 1o. Tomás Roata, en 3 hs. 38' 50".

Circuito Las Varillas. 231 kms. — 1o. O. Parmiggiani, en 2 hs. 7' 30" y 4|5. Promedio 108,828. kms.

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Raúl Riganti, en 6 hs. 20' y 23". Promedio 126,925 kms.

Tercer Circuito de Córdoba (La Tablada). 505 kms. — 1o. Ernesto Bossola, en 4 hs. 48' 29" 2|5.

Gran Premio Prov. de Santa Fe 1926. 507 kms. — 1o. Ernesto Bossola, en 3 hs. 31' 23" 2|5.

Primer Circuito Bahía Blanca. 332 kms. — 1o. R. Tetamanti.

Circuito Primavera 1926. 400 kms. — 1o. José Desideri, en 3 hs. 38' 1' 3|5.

AÑO 1927

Carrera Rosario-Santa Fe-Rosario. — 1o. Domingo Bucci, en 2 hs. 57' 34" 3|5.

Gran Premio Standard 1927 (F. Varela-Mar del Plata-F. Varela. — 1o. Ricardo Nasi, en 11 hs. 16' 5" 4|5

Circuito Otoño 1927. 400 kms. — 1o. Victor Pángaro, en 3 horas 25' 26" y 1|5.

Gran Premio Córdoba 1927. 424 kms. — 1o. Domingo Bucci, en 4 hs. 14' 34".

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Juan A. Malcolm, en 5 hs. 28' 23" 1|5. Promedio 146,912 kms.

Campeonato de carretera de la Prov. de Córdoba. 278 kms. — 1o. Osvaldo Parmiggiani, en 2 hs. 56' 36" 1|5. Promedio 94,428 kms.

Campeonato de la Hora (Autódromo San Martín). — 1o. Domingo Bucci, con 136 kms. 80 mts.

Gran Premio Prov. de Santa Fe (Circuito de Esperanza). 507 kms. — 1o. Domingo Bucci, en 3 hs. 17' y 44". Promedio 153 kms.

Cuarto Gran Premio Audax Córdoba. 505 kms. — 1o. Jorge Perin, en 4 hs. 34' 2".

100 Millas Argentinas (Autódromo Gral. San Martín). — 1o. Domingo Bucci, en 1 h. 38' 7" 1|5.

Circuito Pergamino. 305 kms. — 1o. Cástulo Hortal, en 3 hs. 2' 14" y 1|5.

AÑO 1928

Copa Ciudad de Buenos Aires (Autódromo Gral San Martín). — 1o. Domingo Bucci, en 2 hs. 16' 18" 2|5.

Circuito Otoño de 1928. — 1o. Fric Forest Greene, en 3 hs. 12' 16".

Gran Premio Comparación (Autódromo Gral. San Martín). — 1o. Juan B. Lavarello, en 1 h. 12' 2" 4|5.

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Eric Forest Greene, en 5 hs. 42' 16". Promedio 141. kms. 60 mts.

Gran Premio Prov. de Santa Fe. 507 kms. — 1o. Domingo Bucci, en 3 hs. 26' 36" 3|5. Promedio 147 kms. 384 metros.

Gran Premio Audax Córdoba. 505 kms. — 1o. Eduardo Estanguet, en 4 hs. 30' 39" 1|5.

300 Millas de la Prov. de Buenos Aires. — 1o. Domingo Bucci, en 3 hs. 26' 28" 2|5.

AÑO 1929

Circuito Almirante Brown. 304 kms. — 1o. Gregorio Piñero, en 2 hs. 13' 53".

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Domingo Bucci, en 5 hs. 31' 26" 4|5. Promedio 145,665 kms.

Primera Carrera Standard Interprovincial (Rosario-Buenos Aires-Rosario). 730 kms. 1a. Categoría. — 1o. Ismael Aguado, en 11 horas 24' 9" 3|5. Segunda categoría: 1o. J. L. Calvini, en 10 hs. 17' 16" 2|5.

Carrera de fuerza limitada (San Francisco). 296 kms. — 1o. Santos Parmiggiani, en 2 hs. 37' 13" 3|5.

400 kms. Standard (Circuito de Morón). 2a. Categoría. — 1o. José Balconi, en 4 hs. 7' 27" 2|5. 3a. Categoría: 1o. Juan A. Zerba Balbi, en 4 hs. 22' 57". 4a. Categoría: 1o. Juan Negrín, en 3 hs. 52' 43" 2|5.

Gran Premio Prov. de Santa Fe. 1929. 507 kms. — 1o. César Milone, en 3 hs. 46' 38" 3|5.

Gran Premio Arrecifes. 500 kms. — 1o. E. Donzino, en 4 hs. 18' 49" 1|5.

Sexto Gran Premio Audax Córdoba. 505 kms. — 1o. Carlos Satuszek, en 4 hs. 33' 34" 2|5.

Gran Premio Prov. de Buenos Aires. — 1o. Raúl Riganti, en 4 hs. 26' 59" 3|5.

AÑO 1930

Carrera Rosario-Santa Fe-Rosario. 320 kms. 2a. Categoría. — 1o. Lalo Destéfano, en 3 hs. 40' 10" 2|5. 3a. Categoría: 1o. Pedro Bressano, en 3 hs. 16' 7" 4|5.

Copa París Giannini (V. Tuerto). 300 kms. 1a. Categoría. — 1o. Lalo Destéfano, en 2 hs. 41' 3|5. 2a. Categoría: 1o. J. A. Zerba Balbi, en 2 hs. 50' 43" 2|5. 3a. Categoría: 1o. Carlos Allende, en 2 hs. 54' 7' 1|5.

Carrera Standard (Circuito de Morón). — 1o. Francisco Bava, en 3 hs. 45' 18".

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Gaetano D'Amico, en 6 hs. 44' 48" 4|5. Promedio 117,295 kms.

Gran Premio Arrecifes. 500 kms. — 1o. J. A. Gaudino, en 4 hs. 18' 38" 2|5.

Carrera Standard de 400 kms. (Lincoln). — 1o. Adriano D. Malusardi, en 4 hs. 5' 17" 3|5.

Circuito Primavera de 1930. — 1o. Carlos Zatuszek, en 3 hs. 4' 43".

AÑO 1931

Circuito Otoño de 1931. 400 kms. — 1o. Carlos Zatuszek, en 2 hs. 54' 32" 1|5. Promedio 137,502 kms.

Copa París Giannini (V. Tuerto). 1a. Categoría. — 1o. F. O'Connell, en 3 hs. 58' 23".

Gran Premio Arrecifes. 500 kms. — 1o. E. Donzino, en 3 hs. 52' 19" y 3|5.

Copa Samuel J. Dorrego (Pehuajó-Luján-Pehuajó). 645 kms. — 1o. "Gilliberto", en 6 hs. 39' 19".

Audax Córdoba. 505 kms. — 1o. O. Parmiggiani, en 4 hs. 44' 52" 3|5.

Gran Premio Turismo Prov. de Córdoba. 300 kms. — 1o. Domingo Bucci, en 2 hs. 46' 10" 2|5.

Circuito Robiano. 302 kms. — 1o. "Juan Peña", en 2 hs. 58' 53".

AÑO 1932

Gran Premio Prov. de Buenos Aires. 400 kms. — 1o. Antonio Lovaggi, en 4 hs. 6' 39" 4|5.

Circuito San Lorenzo. 300 kms. — 1o. G. Stegmann, en 3 hs. 1' 50".

Copa Emilio Saint (Azul-Crotto-Olavarría-Azul). 400 kms. — 1o. E. A. Donzino, en 4 hs. 35' 38" 1|5.

Circuito Otoño 1932. 400 kms. — 1o. Carlos Satuszek, en 2 hs. 47' 40" y 1|5. Promedio 143,423 kms.

Circuito Avenida Costanera. 90 kms. Categoría "A". — 1o. Domingo Bucci, en 47' 25" 1|5. Promedio 113,868 kms. Categoría "B": 1o. V. Cóppoli, en 50' 29" 3|5.

Gran Premio Ciudad de Buenos Aires (Avda. Costanera). — 1o. Domingo Bucci, en 15' 45" 4|5.

Premio París Giannini (Arrecifes). 386 kms. — 1o. E. Pedrazzini, en 3 hs. 1' 35".

Gran Premio Río de la Plata. — 1o. Raúl Riganti, en 10' 34" 2|5. Promedio 113 kms.

Circuito San Francisco. 300 kms. — 1o. E. Pedrazzini, en 2 hs. 22' 5" 1|5. Promedio 126,540 kms.

Circuito de Lincoln. — 1o. Roberto Lozano, en 3 hs. 51' 18".

AÑO 1933

Premio París Giannini (Arrecifes) — 1o. Félix Aráuz, en 1 h. 18' 51" 1|5. Promedio 125 kms.

Cuarto Gran Premio de Arrecifes. 322 kms. — 1o. Ernesto A. Blanco, en 2 hs. 18' 53" 4|5. Promedio 139 kms.

Gran Premio Domingo Bucci. 250 kms. — 1o. Andrés Fernández, en 2 hs. 1' 43" 3|5.

AÑO 1934

Sexto Campeonato 15 de Agosto. 225 kms. — 1o. Serafín Armando, en 1 h. 58' 6" 4|5.

Primera reunión de Primavera. —1o. Salvador Benvenuto, en 2'52".

Segunda reunión de Primavera. — 1o. Alberto Olivari, en 2' 30" 1|5.

Tercera reunión de Primavera. — 1o. Alberto Olivari, en 2' 36".

Cuarta reunión de Primavera. — 1o. Salvador Benvenuto, en 2' 34".

Premio Hospital San Juan de Dios (Canals). 260 kms. — 1o. Fernando Very, en 2 hs. 16' 41" 4|5.

AÑO 1935

Circuito Parque Urquiza (Paraná - Entre Ríos). — 1o. Victorio Cóppoli, en 56' 42" 4|5.

Gran Premio Moto Club Argentino (Rosario-Resistencia-Rosario). 1.040 kms. — 1o. Osvaldo Parmiggiani, en 12 hs. 56' 21" 1|5.

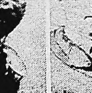
Premio de Regularidad 50°. de T. Arroyos. — 1o. Juan Pronsato.

500 Millas Argentinas (Rafaela). — 1o. Carlos Zatuszek, en 5 hs. 43' 41" 1|5. Promedio 140,477 kms.

200 Millas de Tucumán. — 1o. Carlos Zatuszek, en 3 hs. 6' 16". Promedio 97,139 kms.

..Gran Premio Venado Tuerto. 388

(Continua en la página 13)





E. Blanco — O. Parmiggiani — R. Nas — F. Martini



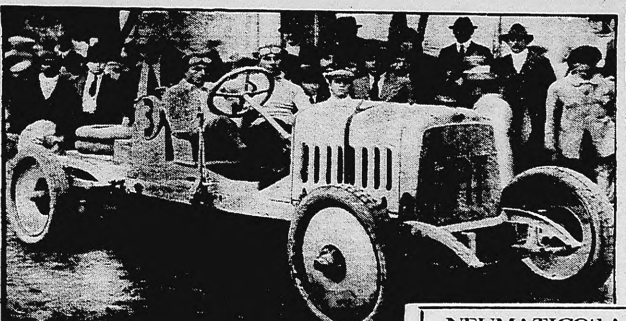
LUIS BROSUTTI



La Capa Dorada de Goodrich

UNO de los problemas más serios y peligrosos para todo turista que maneje automóvil, es el reventón de sus cubiertas. Insume el peligro inmediato con sus consecuencias, y es por ello que los grandes fabricantes de neumáticos han estudiado atentamente el problema para resolverlo. Goodrich ha sido uno de los primeros en obtener un resultado extraordinario con su tipo "tela de oro" que resiste el calor y evita el reventón de la cubierta que casi siempre se produce por las muchas calorías que se acumulan en las telas de las cubiertas cuando el turista recorre a buena velocidad largas distancias.

El estudio realizado hizo que la Goodrich adoptara en seguida ese tipo de "tela de oro" cuya especialidad consiste en que las telas no se separan y por lo tanto no forman ampollas.



HACE MAS de veinte años, en San Martín se corría en automóvil, y aquí vemos a Filippini, listo para largar en una de las carreras que allí se realizaban

Las Carreras que Aun Faltan del Calendario Deportivo de 1938

DAMOS a conocer a continuación las carreras que aun faltan disputar del Calendario Deportivo que para el presente año ha aprobado la Comisión deportiva Automovilista.

OCTUBRE:

Día 2. — Club Atlético Aprendices Casildenses. Fuerza libre. Circuito.

Del 18 al 30. — Gran Premio Argentino 1938. Fuerza libre. Carretera.

NOVIEMBRE:

Día 13. — Automóvil Club de Tres Arroyos. Fuerza libre. Circuito.

DICIEMBRE:

Días 3 y 4. — Avellaneda Automóvil Club: Mil Millas Argentinas. Fuerza libre. Carretera.

Día 18. — Automóvil Club Argentino. Fuerza libre. Parque.

En 25 Años se han Realizado más de 300 Carreras en Todo el País, con un Recorrido Total de 300.000 Kilómetros

●

(Viene de la página 12)

kms. — 1o. Ernesto A. Blanco, en 2 hs. 58' 56".

Gran Premio Entre Ríos. 1.471 kms. — 1o. José E. Gutiérrez, en 17 hs. 5' 1".

400 kms. Circuito de Tres Arroyos. — 1o. Ernesto A. Blanco, en 3 hs. 1' 15".

Premio Emilio Saint (Paraná - F. Ríos). 162 kms. — 1o. Carlos Zatuszek, en 2 hs. 17' 37" 1|5.

AÑO 1936

Semana de Tandil. 122 kms. — 1o. Félix Aráuz, en 1 h. 5' 28".

Circuito Parque Urquiza. 135 kilómetros. — 1o. Enrique F. Moyano, en 1 h. 50' 7" 1|5.

Campeonato Cordobés de Velocidad. Tres series de 150 kms. — 1o. Carlos Zatuszek, en 3 hs. 5' 29" 3|5.

200 Millas de Tucumán. 318 kms. — 1o. Ernesto A. Blanco, en 2 hs. 56' 32".

Gran Premio Venado Tuerto. 388 kms — 1o. Ernesto A. Blanco, en 2 hs. 33' 30".

Circuito Coronel Dorrego. 367 kilómetros. — 1o. Isaac Fisman, con 42 puntos perdidos.

Gran Premio Ciudad de Rosario. 140 kms. — 1o. Osvaldo J. Parmiggiani, en 1 h. 43' 48" 2|5.

500 Millas Argentinas. 804 kms. — 1o. Ernesto A. Blanco, en 5 hs. 8' 59" 3|5.

200 Millas Bahienses. 321 kms. — 1o. Carlos Zatuszek. Recorrió 247 kms. 500 mts. en 2 hs. 20' 17" 1|5.

100 Millas de Concordia. — 1o. Raúl Riganti.

250 kms. Circuito Tres Arroyos.—1o. Ruggero de Luiggi, en 2 hs. 59" 1|5.

100 Millas de Laboulaye. — 1o. Juan M. Garat, en 1 h. 47' 25".

Gran Premio Circuito Lincoln. — 1o. Ernesto H. Blanco, en 1 h. 43' 26" 1|5.

150 Millas Casildenses. — 1o. Victorio Girola, en 2 hs. 27' 33" 4|5.

Gran Premio Ciudad de Buenos Aires. — 1o. Carlos O. Arzani, en 42' 38" 2|5.

400 Kilómetros Circuito Tres Arroyos. — 1o. Ernesto H. Blanco, en 2 hs. 41' 33".

Circuito Ciudad de Santa Fe. — 1o. Luis E. Brosutti, en 1 h. 21' 10" y 3|5.

Gran Premio Prov. de Mendoza. — 1o. Ernesto H. Blanco, en 5 hs. 29' 40" 2|5.

Circuito La Tablada. — 1o. Carlos Zatuszek, en 1 h. 45' 52" 1|5.

Premio Emilio Saint. 162 kms. — 1o. Victorio Rosa, en 2 hs. 29' 49" y 3|5.

AÑO 1937

Circuito Mar del Plata. — 1o. Carlos O. Arzani, en 52' 39" 2|5.

Gran Premio Avellaneda Automóvil Club (Circuito Llavallol). — 1o. Carlos Zatuszek, en 1 h. 45' 11".

Gran Premio Circuito Olavarría. — 1o. Carlos Zatuszek, en 1 h. 44' y 13".

Primer Gran Premio Ciudad de La Plata. — 1o. Carlos O. Arzani, en 56' 4" 4|5.

Raid Buenos Aires-Santiago de Chile. — 1o. Emilio Karstulovic, en 22 hs. 28'. Promedio 68,946 kms.

Gran Premio Río Negro y Neuquén. — 1o. Ruggero de Luiggi, en 7 hs. 22' 14".

Segundo Circuito Ciudad de Santa Fe. — 1o. Victorio Cóppoli, en 1 h. 17' 36".

Campeonato Cordobés de Velocidad. — 1o. Carlos Zatuszek, en 2 horas 49' 9" 4|5.

Gran Circuito Concordia. — 1o. Amadeo Soffiato, en 35' 10".

Gran Premio Ciudad de Tucumán. — 1o. A. Ponticelli, en 2 hs. 31 segundos.

200 Millas de Tucumán. — 1o. Ricardo Nasi, en 1 h. 25' 30" 1|5.

Gran Premio Ciudad de Tucumán—1o. 1o. Ricardo Nasi, en 1 hora 25'30" 1|5.

Gran Premio Ciudad de Rosario—1o. Ricardo Carú en 1 hora 17' 6' 3|5.

500 Milas Argentinas—1o. Carlos Zatuszek, en 5 horas 3' 42" 3|5.

Circuito Ceres. 350 Kilómetros.—Leonardo Carnielli, en 3 horas 3' 59" 4|5.

Gran Premio Aviador Origone. 260 Kilómetros.—Ricardo Risatti, en 2 horas 32'27" 3|5.

Circuito Sanisidrense.—1o. Carlos O. Arzani, en 45' 23".

Gran Premio Ciudad de Casilda—1o. Ernesto H. Blanco en 1' 14".

Segundo Circuito Avenida Argentina. 1o. Osvaldo Parmigiani, en 1 hora 37' 38" 2|5.

Gran Premio Circuito Lobería. —1o. José A. Cordonnier, en 1 hoha 59' 16" 4|5.

Circuito Tres Arroyos—1o Luis F. Brosatti en 2 horas 55' 17" 3|5.

Primer Circuito Correntino. — 1o. Raúl Melo Fajardo en 6 horas 54' 4|5.

Mil Millas Argentinas. — 1o. Eduardo Pedrazzini en 16 horas 51' 8" 1|5.

Premio Parque Urquiza. 162 Kilómetros—Carlos O. Arzani en 2 horas 8' 13" 1|5.

NEUMATICOS A BAJA PRESION

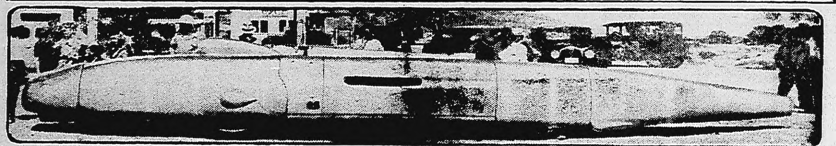
LA suspensión en el automóvil sigue siendo uno de los tópicos que los ingenieros de las grandes fábricas de todo el mundo, estudian con real interés. No siempre resulta labor fácil colocar en una máquina veloz una suspensión adecuada, porque la misma obliga a recargar de peso el chasis o bien —para alivianar la máquina— termina por perjudicarla en la suspensión. Era necesario entonces que los fabricantes de neumáticos estudiaran algo que diera un resultado positivo y que, a la vez, vistiera más el rodado, que es un factor de elegancia imprescindible en un coche moderno. A eso llegó ahora la fábrica de neumáticos General Jumbo, con su tipo de rueda de baja presión, de gran resistencia por la banda de rodado y de una duración increíble.

Los Jumbo dejan — una vez armados en un automóvil — la impresión de andar en un pullman, donde no se sienten sacudidas, y hacen pensar que la suspensión del coche ha sido mejorada en un cien por ciento.



EL capitán Eyeston es el hombre más veloz de la tierra. Con su poderosa máquina llegó a marcar 575 Kms. por hora. Tiene ahora un serio competidor en su compatriota J. Cobb

Llegará a cifras fantásticas el record Mundial de velocidad



LOS automóviles para establecer el record mundial de velocidad ya no tienen las líneas de los coches de uso común. Dan la impresión de ser bólidos de acero, más que vehículos de cuatro ruedas

EN el año 1913 estábamos en los 200 kilómetros por hora. El record de velocidad en automóvil había comenzado una época brillante y los ingleses mantenían el cetro girando la hazaña en los 200 kilómetros de promedio. Pero las tentativas se realizaban casi siempre sobre una milla y en una sola prueba, de ida, sin haber llegado aún a establecer, de acuerdo con el reglamento internacional, la ida y vuelta y el promedio de ambos tiempos obtenidos por el corredor. Para llegar a esos 200 kilómetros por hora se habían empleado unos quince años, porque del record de velocidad en automóvil se tienen noticias oficiales a partir de 1898, cuando el francés Chasseloup lo estableció con sesenta y tres kilómetros, 14 metros de promedio. En quince años y a través de las hazañas de Chasseloup, Jenatzy, Gerpollet, Vanderbilt, Fornier, Augires, Duray, H. Ford, Rigolly, De Caters, Barras, Hemery, Bowden, Marriot, Oldfield y Burman se añadieron a los 63 kilómetros de Chasseloup unos 140 más para doblar el cabo de los 200 kilómetros de promedio.

En 25 años, 350 kilómetros más

Era, en el año 1913, la época de la evolución mecánica, pero sobrevino la guerra, y se debió hacer un compás de espera hasta el año 1919. De ahí arranca esa nueva época que debía ser de cinco lustros y que resultó de cuatro, o sea de 20 años. Son los americanos quienes dieron la señal del ataque con el italoamericano De Palma, quien con un Packard llega a los 240 kilómetros por hora, y a partir de ese año comienza la danza a hacerse más violenta. Se siguen los nombres y las hazañas de Milton, Guinnes, Thomas, Eldrige, y aparece Campbell, ya que los ingleses vuelven a posesionarse del cetro de la velocidad máxima en automóvil.

Seagrave lucha con su compatriota para llegar a los 300 kilómetros de promedio, que se alcanzó en 1927 por mérito del mayor Seagrave.

Ray Keech fué el norteamericano que superó ese record, pero volvió el dominio inglés con Seagrave y Campbell, quienes en 1932 superaron los 400 kilómetros de promedio. Cinco años después los mismos ingleses estaban cerca de los 500 kilómetros de promedio, y fué el capitán Eyston el primer volante del mundo en doblar el cabo de los quinientos kilómetros por hora de velocidad en automóvil el año pasado en las salinas del lago Utah, en Estados Unidos.

En veinticinco años hemos subido el record mundial de velocidad en 350 kilómetros. Efectivamente, habíamos pasado de pocos kilómetros en 1913, el promedio de 200 por hora y estamos en 1938 en los 556,10 kilómetros, horario alcanzado hace escasamente un par de meses por el capitán Eyston.

La progresión está, indudablemente, a tono con la evolución de la mecánica moderna. Estos records que se intentan con máquinas construídas especialmente tienen una ventaja enorme que bien conocen los ingenieros que están a cargo de los gabinetes técnicos en las grandes fábricas de automóviles. Y nadie pierde la oportunidad que les brindan estas hazañas para estudiar y luego reformar e innovar en los tipos y modelos que deben construir.

Hemos corrido bastante de prisa. En los primeros 25 años del record automovilístico de velocidad se llegó escasamente a los 208 kilómetros... En estos últimos años estamos arriba de quinientos y más bien cerca de los seiscientos kilómetros por hora.

Hace 25 Años en Nuestro País se Fabricaban Autos

HACE poco más o menos 25 años "entró en el país" la fiebre de la construcción de automóviles. Era el momento en que el automovilismo estaba en auge en el viejo mundo, y a fe que no se hablaba aun de muchos de los fabricantes norteamericanos. Los europeos surtían a todos los mercados del mundo y las marcas más papulares eran las francesas "Peugeot", "Renault", "Panhard Levasseur", "Berliet", luego, las italianas, con "Fiat", "Itala", "Lancia", "Isotta Fraschini", los alemanes, con la "Mercedes" y la "Opel"; los ingleses con el famoso "Rolls Royce". España había lanzado al mundo su "Hispano Suizo", haciendo fabricar el motor en Geneve y luego en Boulogne sur Mer, Francia. Indudablemente que los americanos comenzaban a desarrollar mucha actividad, mas sus primeros pasos habían costado mucho dinero y muchos estudios. Puede afirmarse que hace 25 años el mundo del motor estaba aún en manos del viejo continente, y lo ha demostrado el gran conflicto mundial de los años 1914-1918, en el cual el 90 por ciento de los vehículos automotores eran europeos. Fué precisamente en esa guerra que al entrar los Estados Unidos del lado de los aliados aparecieron en los campos de batalla los primeros "Ford". Los europeos, en un noventa por ciento, los veían por primera vez.

Pero volvamos a nosotros, a esa fiebre a la cual nos referíamos. Hace precisamente 25 años apareció en Buenos Aires un automóvil de marca "Anasagasti", construído en la Argentina. Las piezas habían sido dibujadas, primero, sobre modelos de coches europeos; luego se habían traído al país algunas piezas que no se podían fabricar aquí, pero finalmente apareció el coche completo, y fué ese, en realidad, el primer paso de nuestra industria mecánica.

No tuvo vida larga el "Anasagasti", porque faltó ese empuje y los grandes capitales que precisamente en esa misma época caracterizaban a las grandes empresas de los norteamericanos. Finalizada la guerra, y mientras el viejo mundo debía emparchar todos sus males y sus heridas y sus fábricas aun no habían podido tomar el ritmo normal en su labor, los americanos llenaron los mercados con sus automóviles. Fué la señal de partida. En ese derrumbe de marcas fué arrastrado también el "Anasagasti", mientras los europeos perdían el mercado por lo menos en un setenta y cinco por ciento.

Hoy, las cifras son fantásticas y les son favorables a los norteamericanos. Bastaría citar esta cifra: en 1937 se fabrican seis millones, trescientos ochenta y seis mil unidades motorizadas, y de esta cantidad el 75 por ciento corresponde a los fabricantes norteamericanos. Pero es dable notar una reacción en el viejo mundo, ya que hace siete años los americanos tenían el 85 por ciento de la producción total de vehículos a motor, y han perdido ahora un diez por ciento gracias a la reacción fabril de Alemania y de Inglaterra.

En el mundo circulan hoy más de veintiséis millones de automóviles, y en la República Argentina estamos hoy en unas trescientas mil unidades.

Nuestra industria mecánica

No hemos vuelto a fabricar automóviles. Es justo reconocer que la competencia en este terreno nos resultaría ruinosa. El país recibe lo mejor que fabrica el mundo en materia de automóviles y camiones, y al entenderlo así rumbeó con su industria hacia la fabricación de los accesorios y carrocerías. En ese terreno estamos muy bien. Con todo, hay quien dedica mucha atención a la fabricación de algunos motores del tipo Diesel, para camiones, con mucho éxito.

EL PRIMER CAMPEON DE CICLISMO FUE FERNANDEZ HACE 25 AÑOS



TODO NUESTRO CICLISMO está pendiente hoy de lo que hará Remigio Saavedra en la próxima temporada de pista. La dinastía de los Saavedra confía en este muchacho

SABEMOS que el ciclismo en el país tiene más de 40 años de vida. Pero nos interesa recordar lo que se hizo en ciclismo en estos últimos 25 años. Justo es consignar que la bicicleta no tuvo nunca arraigo en la Capital Federal, hasta que se produjo la gran reacción del público desde 1936 hasta estos días. Antes nadie se atrevía, a menos que fuera corredor ciclista o mensajero, a andar por las calles de la ciudad. En el interior era otra cosa. La provincia de Santa Fe, para citar un caso, contaba con los ciclistas que hacían sus paseos en pleno Rosario y en Santa Fe... pero Córdoba, por una o mil razones, no brindaba el mismo espectáculo.

Ahora se llegó a la fuerza a reglamentar la marcha de los ciclistas en la misma calle Florida.

Esto basta para demostrar que la bicicleta pegó el gran salto y, como el ciclismo es, en una palabra, el sport de moda, hoy en la República Argentina, país moderno y evolucionista, se importan cerca de cien mil bicicletas por año, y van en ellas los chicos y los grandes, las chicas y las mujeres.

★ LAS CARRERAS CICLISTAS

Hace 25 años teníamos velódromos en Buenos Aires. La crisis hizo que la piqueta los demoliera, sin arrasar con el recuerdo de aquellos tiempos. Vino la época entonces de la carretera. Caminos pesados, polvorientos, que obligaban a la muchachada a batallar en las nubes de tierra, lejos de los pozos de agua y bajo el sol ardiente.

Se cuentan cosas fantásticas de aquellas carreras. Auterio, Benedettelli y muchos otros tienen un repertorio magnífico. Pero el golpe más fantástico de hace 25 años lo pegó Gaudino, ex ciclista, ex motociclista y casi ex volante de fama, ganándole a Guzzo una etapa de la carrera ciclista a Córdoba... Pero Gaudino había tomado el tren. Y se armó la gran batalla.

Hace 16 años se vino solo Adolfo Pompey de Rosario a Buenos Aires, luego de haberse perdido todos los demás corredores entre San Pedro y Baradero, en aquel bañado que daba miedo sólo al mirarlo.

El campeón de 1913 —justo 25 años ha— fué un español residente en Buenos Aires Manuel Fernández, e hizo capote tres años seguidos. Era la época en que nos visitaban algunos corredores extranjeros. Fernández recorrió los cien kilómetros del Campeonato Ciclista Argentino en 3 horas y 51 minutos. A este corredor sucedieron el francés Delaye, luego Guzzo, De Loma, dos años seguidos Zampicchiati y nuevamente De Loma. Después comenzó la época de los hombres nuevos que dieron por el suelo con los campeones.



F. SCAGLIA

Luis De Meyer y Saavedra mantuvieron en jaque el título en los años 1924 y 1925, y los 100 kilómetros sufrieron un rudo golpe en el tiempo empleado. En efecto, ya estábamos en 2 horas 53 minutos, tiempo record del flaco De Meyer. Bonvchi y Paco Rodríguez se tomaron por su cuenta el título entre 1927 y 1930; luego volvió el gran Cosme Saavedra y apareció el joven Fernando Scaglia, esa pequeña maravilla ciclista que tan prematuramente desapareció. Maturana fué el "batacazo" de 1934 y allí podría decirse que terminara la época de Cosme Saavedra, de los Rodríguez, de los Bonvchi y de los De Meyer. Surgen los nuevos, los de ahora, los Remigio Saavedra, los Mario Mathieu y Abregú, los Mario Stefani...

En 1935 es Mathieu quien se afirma campeón; al año siguiente es Abregú quien le arrebata el título y desde 1937 y este año nuevamente es Mario Mathieu el que lleva gallardamente el título de campeón de resistencia. La prueba máxima ha evolucionado también. Se disputa ahora por tiempo.

★ CARRERAS POR ETAPAS

Alrededor del sport ciclista se disputaron en el país grandes carreras, por etapas, como el Gran Premio Pirelli, el Gran Premio Flexil y las carreras a Mar del Plata, la Doble Rosario y muchas más.

En pista se hizo en estos últimos años un paso largo. Si recordamos que en Buenos Aires existieron hace más de veinticinco años dos o tres velódromos, entre ellos uno municipal, debemos convenir en que ha vuelto aquella época, que fué la más brillante hace precisamente cinco lustros.

Vinieron a Buenos Aires los famosos ases del pedal Octavio Botecchia, ganador de dos Vueltas de Francia; Alfonso Piccin, Bartolomé Aimo, César Moretti, trece veces campeón de Italia en velocidad; Jean Cougnot, campeón olímpico; Constante Girardengo, quince años campeón de Italia de carretera; José Giacobbe y Vicente Trueba, el fenómeno español de la montaña.

Pero la nueva época de la posta nos la brindó el "Anillo embrujado del Luna Park" con sus carreras de seis días que ya se han disputado tres veces en dos temporadas, ganándolas los españoles Prior-Ramos y los alemanes Goebel-Hurtgen. En estas temporadas del Luna Park han venido al país corredores extranjeros de grandes condiciones.

★ LA DIRECCION DEL CICLISMO

Existen en el país alrededor de 400 clubs que practican el ciclismo. No todos, desde luego, son entidades grandes y afiliadas a la Federación Ciclista Argentina, entidad veterana que controla el sport del pedal. Se calcula que un diez por ciento de estos clubs tiene afiliación y que los otros actúan en forma libre fomentando el ciclismo entre la juventud.

Desde hace seis años funciona también en el país la Comisión de Fomento Ciclo-motociclístico, entidad que colabora con todos los clubs del país para el fomento del sport ciclista.

El Automóvil Club y el Touring Club son dos Entidades Veteranas de Fomento del Deporte Motor

EL Automóvil Club Argentino tiene ya 34 años de vida. Pero interesa saber hoy, que en el año 1913, esto es, hace 25 años, la entidad era presidida por el doctor Julio A. Roth, de cuyo entusiasmo por el sport motor ha quedado en todos los que lo conocieron un grato recuerdo. Claro está que la entidad era en aquel entonces más, mucho más pequeña. En efecto, en 1913, el A. C. A. contaba tan sólo con 200 socios! y tenía su sede social en R. Sáenz Peña al 178. Entidad de grandes proyectos y de mucho entusiasmo, el A. C. A. debía crecer pronto y su evolución fué constante y decidida. Con todo, tardó años en llegar a los primeros mil asociados. El camino de la entidad está marcado en cifras que son estas: año 1913, 200 socios, en 1914, socios 225; en 1915, socios 236; en 1916, socios 310; en 1917, socios 325; en 1918, socios 399; en 1919, socios 420; en 1920, socios 500; en 1921, socios 564; en 1922, socios 663; en 1923, socios 720; en 1924, socios 2435; en 1925, socios 6260; en 1926, socios 11.059; en 1927, socios 13.411; en 1928, socios 18.792; en 1929, socios 24.093; en 1930, socios 28.566; en 1931, socios 32.165; en 1932, socios 26.712; en 1933, socios 26.897; en 1934, socios 27.138; en 1935, socios 21.978; en 1936, socios 24.637; en 1937, socios 27.725 y hasta setiembre del año 1938, socios 31.368.

Actualmente preside el Automóvil Club Argentino el general (S. R.) Camilo Idoate. Es indudablemente la primera institución automovilística y turística de Sud América, y la acción que desarrolla es de grandes beneficios para el país.

★ LA TRAYECTORIA DEL TOURING CLUB

También el Touring Club Argentino es un veterano de la vida turística y automovilística de la Argentina. Fué fundado por don Ezequiel Paz en el año 1907, y el prestigioso periodista fué su primer presidente, siguiendo en la dirección de los destinos del T. C. A. durante muchos años hasta que le sucedió el general (S. I.) Arroyo, quien preside hoy la veterana institución de la calle Tacuarí. La progresión de socios del T. C. A. es interesante porque comprueba que su acción en beneficio del turismo y automovilismo fué también intensa y de gran provecho para el país. En efecto, el T. C. A. comenzó en 1907 con 147 socios y la progresión fué la siguiente: 1908, socios 356; en 1909, socios 1951; en 1910, socios 3263; en 1911, socios 4070; en 1912, socios 5163; en 1913, socios 5641; en 1914, socios 6132; en 1915, socios 8032; en 1919, socios 9150; en 1920, socios 9978; en 1921, socios 10.670; en 1922, socios 10.900; en 1923, socios 11.532; en 1926, socios 12.683; en 1928, socios 13.510; en 1929, socios 17.417; en 1930, socios 21.464; en 1932, socios 30.175; en 1933, socios 33.374; en 1934, socios 35.316; en 1936, socios 37.959; en 1937, socios 40.147; en 1938, socios 42.321. Actualmente la cantidad de socios del T. C. A. asciende a 43.003.

El Touring Club Argentino ha dedicado siempre su preferencia al turismo en el país, dejando, pocos años después de su fundación, de ocuparse del sport automovilístico en sí. Esa misión que cuidó en forma tan amplia el Automóvil Club Argentino, había sido hace 25 años, uno de los puntales del Touring Club Argentino.

Entidad de grandes prestigios, colabora en forma decidida a la acción del gobierno en beneficio del turismo argentino.

LOS GANADORES DEL GRAN PREMIO VISTOS POR NUESTROS DIBUJANTES

ANTONIO OVIDES

FRANCISCO MARELLI

DOMINGO BUCCI

ARTURO KRUUSE

GILBERTO LOZANO

EMILIO KARTULO

ANTONIO GAUDINO

ERNESTO BLANCO

MARIANO DE LA FUENTE

RAUL RIGANTI

GUILLERMO BURKE

SUPICI SEDES

ANGEL LOVALVO

ROATTA

CARLOS ZATUSZEK